



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 LIV n. 3

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 13 GENNAIO 2021

FINALMENTE UN RIFERIMENTO PRECISO PER I MOVIMENTI NEI PORTI

DALL'ULTIMA VERSIONE DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA "NEXT GENERATION"

Tracciamento orari navi, ora è legge

Valgono le registrazioni fornite dagli Avvisatori Marittimi anche per i servizi portuali - La lunga diatriba sul valore dei vari dati registrati



ROMA - Ci sono voluti anni di spiegazioni, di interventi anche parlamentari, di riprove: e finalmente nel piano delle svariate leggi varate di recente sotto la spinta della pandemia, è stato definito in termini normativi il servizio di tracciamento delle navi nei porti. Affidato agli Avvisatori Marittimi, che operano h/24 sui principali scali italiani, il servizio diventa l'unico riferimento legale non solo per certificare entrate e partenze delle singole navi, ma anche la base per tutte le valutazioni orarie relative alle tariffe, alle contestazioni, ai turni eccetera. Tutto quanto può essere riferito all'art. 62 del Codice della Navigazione, ovviamente in chiave attualizzata.

Per chi opera sui porti italiani, la (segue a pagina 8)

Assarmatori: i tagli errore fatale

ROMA - "Un errore fatale perché viene sprecata un'occasione storica di rinnovare la flotta italiana di navi traghetti, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale, e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove (segue a pagina 8)

Per la pubblicità conferma ai crediti d'imposta

ROMA - Il Governo ha confermato, estendendolo, il credito d'imposta per investimenti pubblicitari (comma (segue in ultima pagina)



Mosca in corsa sulla rotta Artica

MOSCA - Si chiama "Arktika" ed è la più grande nave rompighiaccio al mondo, la più potente grazie alla propulsione nucleare. La Russia fa sul serio, come si vede, per riaffermare la propria supremazia su quella rotta Artica che si propone ormai da qualche tempo come la prossima alternativa al tradizionale collegamento (si veda l'immagine qui sopra) tra il Far East e il Nord Europa. L'"Arktika" - riferisce l'agenzia "Rinnovabili" - ha raggiunto il porto di Murmansk per rafforzare la flotta del Nord, che potrà operare ben tredici unità rompighiaccio. Obiettivo (segue in ultima pagina)

Flotte navali e rinnovamento: fondi spariti?

La discussione in corso d'opera non ha ancora chiarito se il programma iniziale sarà mantenuto - Le aspettative e i timori degli operatori

ROMA - L'ultima versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "Next Generation Italia" con le linee di indirizzo inserite nella bozza che doveva essere discussa venerdì scorso si era persa traccia del programma di rinnovamento delle flotte navali così com'era stato descritto nel Piano in circolazione negli ultimi giorni del 2020. Lo riferiva SupplyChainItaly, sottolineando che nel documento "l'ultima revisione della bozza di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si era puntato ad accrescere le risorse nette per gli investimenti, salvo queste ultime preoccupazioni. Impiegando le risorse dei fondi nazionali di coesione FSC 2021-2027 non ancora programmate - diceva il documento - è stato possibile incrementare gli investimenti in misura superiore a 20 miliardi per nuovi progetti in importanti campi che comprendono, ad esempio, la rete ferroviaria veloce, la portualità, il trasporto locale sostenibile, la banda larga e il 5G, il ciclo integrale dei rifiuti, l'infrastrutturazione sociale del Mezzogiorno". Il Paese investirà anche "nella conversione del biogas per la produzione di biometano da impiegare nei trasporti e anche per usi civili".

La sintesi del Piano rende noto poi che "una specifica linea di azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il (segue in ultima pagina)

L'ok di ART a quattro linee ex convenzione

TORINO - Sembra quasi un intervento in contraddizione con il taglio dei fondi per le flotte: ma forse va letto in chiave meno negativa. L'Autorità ART con parere n. 1/2021, ha espresso parere favorevole sulla verifica di mercato svolta dal Ministero (segue in ultima pagina)



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

NELLA ZONA FRANCA DEL PORTO DI TRIESTE

HHLA PLT Italy rispetta i tempi

L'acquisizione del terminal multifunzionale PLT da parte della società HHLA è stata perfezionata il 7 gennaio scorso - A febbraio l'operatività



TRIESTE - Dopo l'approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l'adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, nulla ostacola l'avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG.

Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA: "Siamo felici che l'acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c'è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell'Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA (segue a pagina 8)

CON UN WEBINAR DI ASSITERMINAL

Tasse e governance

Due temi di grande attualità con i principali artefici della portualità - Le esigenze di chiarezza



Luca Becce

GENOVA - La tassazione sui porti e la governance italiana sulla portualità: due temi scottanti, che Assiterminal ha deciso di affrontare, con una tavola rotonda su web in programma per domani, giovedì 14 febbraio. Con il supporto di Clickutility Team, il webinar si terrà dalle 11 con la partecipazione dei principali rappresentanti del mondo della logistica marittima e portuale: Luca Becce, introdurrà la discussione con i professori Francesco Munari, Stefano Zunarelli e Francesco Parola, insieme all'avvocato Davide Maresca.

Parteciperanno Daniele Rossi (presidente Assoport) Mario Mattioli (presidente Confitarma) Gian Enzo Duci (vicepresidente Confrtrasporto) Umberto Masucci (presidente Propeller Club), Marco Conforti (vicepresidente Confetra) e i parlamentari Raffaella Paita, Davide Gariglio ed Edoardo Rixi. Modererà Vito De Ceglia.

Tema di fondo direttamente collegato a tassazione e governance è: senza chiarezza e progettualità industriale, quale sistema?

È evidente che il dibattito previsto nel webinar non potrà che

evidenziare alcune delle maggiori criticità oggi nel sistema Italia: tutte incentrate sulla mancanza di norme chiare e inconfutabili. Ma a questa (segue 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

ALL'INTERNO

Galata Museo del Mare: online il secondo Tour Virtuale.	a pag. 2
Porto di Brindisi, nuove aree e controlli.	a pag. 2
Digitalizzazione sulle imprese lombarde: il 40% risparmia tra 10mila e 50mila euro.	a pag. 2
Nuova diga foranea: il dibattito a Genova.	a pag. 3
Per Ancona un mercato ittico-gioiello.	a pag. 3
Riqualificazione dei porti di Rio Marina e di Cavo.	a pag. 3
Le navi MSC Crociere riprendono a navigare.	a pag. 4
Dicembre nero per l'auto: le vendite in forte calo.	a pag. 4
Protocolli sicurezza efficaci: ripartenza appena possibile.	a pag. 4
Ancora blocchi stradali: "J'accuse" di Trasportounito.	a pag. 4
Validi gli impegni "green" verso un mondo pulito.	a pag. 5
Il progetto NEPTUNE in Liguria.	a pag. 5
Italia, infrazioni sui rifiuti.	a pag. 5
Per la Meloria, sogni di mezz'inverno.	a pag. 5
Laurea in management per comandanti di Yacht.	a pag. 6
Formazione per l'autotrasporto.	a pag. 6
Agevolazioni accise: dal demanio agli operatori oltre 130 milioni.	a pag. 6
Nave "Vespucci" compie novant'anni.	a pag. 7
Nasce Assilog, broker dedicato alla logistica.	a pag. 7
Samoter slitta al 2023.	a pag. 8
La crisi e i modelli secondo il Pci.	a pag. 8
Livorno, navi -12,5%.	a pag. 8
Fondi d'investimento, perché demonizzarli?	a pag. 9
Tanto andò la gatta al lardo....	a pag. 9
Venezia, l'acqua alta e le navi.	a pag. 9
Traffici di cellulosa, dove si deforesta?	a pag. 9
Ma i Fondi d'investimento fanno logistica?	a pag. 9



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

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

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

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

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info



CONTINUA L'OFFERTA DI VISITE SUL WEB AL SITO DI GENOVA DOPO IL BLOCCO DEGLI INGRESSI

Galata Museo del Mare: online il secondo Tour Virtuale

Possibile conoscere tutti i segreti della Sala Globi e degli Atlanti



GENOVA – Online a partire da gennaio sui siti del Galata Museo del Mare e della Fondazione Paolo Clerici il virtual tour della Sala Globi e degli Atlanti che insieme a quello della Sala Coeclerici presentato a fine novembre, rendono il Galata Museo del Mare il primo museo in Liguria ad offrire una visita immersiva anche online.

Così come per la Sala Coeclerici anche il secondo tour virtuale è stato interamente finanziato da Fondazione Paolo Clerici per il Galata Museo del Mare e ideato e creato da ARCHH Associati - Genova, in collaborazione con Graphnet srl, di Pietra Ligure (SV).

La Sala dei Globi e degli Atlanti, intitolata nel 2008 a Jack Clerici, è dedicata alle scoperte geografiche tra il Cinque e Seicento: due grandi globi, celeste e terrestre, del Coronelli realizzati da Vincenzo Coronelli famoso cartografo veneziano nel 1688 e la straordinaria collezione cartografica del Galata - tra le opere esposte il noto Atlante di Ortelio del 1570 e l'Atlas Major di Mercatore del 1628 - testimoniano le conoscenze geografiche ed etnografiche dell'epoca, tra grandi intuizioni ed ingenui errori.

Ad arricchire il tour virtuale a 360°, dove il visitatore può ammirare e approfondire grazie a contenuti multimediali le opere esposte, due video introduttivi sul Museo e sulla Sala a cura della presidente del Mu.MA Nicoletta Viziano e del Direttore Pierangelo Campodonico.

Prosegue così la volontà del Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni e dalla Fondazione Paolo Clerici, in un momento storico in cui musei e luoghi della cultura in Italia e nel mondo sono chiusi nell'ambito dell'azione di contrasto alla pandemia Covid 19, di rendere digitali i suoi musei per rispondere alla crescente domanda di trasformazione digitale a cui sono già stati invitati anche dall'Unione Europea.

Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni: Il Galata Museo del Mare insieme al Museo Navale di Pegli, la Commenda di San Giovanni di Prè e la Lanterna di Genova (novità primavera 2018) compongono un polo museale e culturale di eccellenza, legato al tema del mare come veicolo di dialogo tra popoli culture e religioni e di confronto tra generazioni. Dal 1° gennaio 2005, per volontà dell'allora sindaco Giuseppe Pericu, è nato il Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, proprio per legare queste realtà museali e monumentali, che dal Medioevo si dipanano fino ai giorni nostri, all'identità storica delle città, all'accoglienza, alle peregrinazioni, alle esplorazioni, allo scambio di merci e di persone. Il Mu.MA è presieduto attualmente da Nicoletta Viziano e diretto da Pierangelo Campodonico. Il Galata Museo del Mare è la sede e fiore all'occhiello del Mu.MA che lo amministra e ne cura la direzione artistica, scientifica e culturale (www.muma.genova.it).

Galata Museo del Mare: Il Galata Museo del Mare, curato dal Mu.MA e gestito da Costa Education, è il più grande museo marittimo del Mediterraneo che consente di compiere un viaggio nella storia della navigazione. L'esperienza di visita prosegue con la grande traversata oceanica dei migranti italiani a bordo dei piroscafi verso l'America, il Brasile e l'Argentina: all'interno del padiglione - MeM Memorie e Migrazioni - una sezione, è interamente dedicata all'immigrazione contemporanea. Un percorso di navigazione che si sviluppa sopra ma anche sotto il mare con la visita esclusiva del sommergibile Nazario Sauro, prima nave museo in Italia visitabile in acqua.

Fondazione Paolo Clerici: La Fondazione Paolo Clerici nasce nell'ottobre 2017 su iniziativa di Paolo Clerici, che ricopre la carica di presidente, e con il sostegno di Coeclerici S.p.A.. La Fondazione si propone di svolgere attività filantropiche con finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, per contribuire anche mediante l'arte alla valorizzazione dei territori e alle comunità che vi risiedono.

Per il suo primo progetto, la Fondazione Paolo Clerici si è voluta dedicare alla promozione dell'arte e della cultura e ha scelto come partner il Galata Museo del Mare di Genova, il più grande museo marittimo del Mediterraneo. Grazie al contributo di Coeclerici, il Galata si è arricchito di una nuova sala, la Sala Coeclerici, che ospita la collezione "Navigare nell'Arte" con parte delle opere della Fondazione Paolo Clerici, una delle più importanti collezioni private di dipinti marittimi in Italia e di rilievo internazionale. Questa importante iniziativa garantirà l'unità nel tempo di una collezione d'arte di pregio e assicurerà una fruizione non solo alla comunità di Genova, ma a tutti i numerosi visitatori del Museo. (https://fondazionepaoloclerici.com/)

Gruppo Coeclerici: Coeclerici S.p.A., gruppo fondato a Genova nel 1895, è uno dei leader mondiali nel settore delle commodities per le industrie dell'acciaio e della chimica e recentemente attivo anche nel settore industria. Con sede in Italia e uffici in tutto il mondo (Europa, Asia, Australia e Americhe) impiega circa 1.200 dipendenti.

Caratterizzato da una forte vocazione internazionale, il Gruppo è guidato dal 1992 dal presidente e amministratore delegato Paolo Clerici e svolge la propria attività attraverso due principali business unit: la Divisione Commodities che si occupa dell'estrazione di carbone per l'industria dell'acciaio e della chimica da una miniera di proprietà in Siberia, e delle attività di trading di commodities l'industria siderurgica; la Divisione Industry, costituita all'inizio del 2017 con l'acquisizione di IMS Deltamatic, ora IMS Technologies, fra i principali operatori a livello mondiale nella produzione di macchine e impianti industriali ad alta tecnologia destinati all'industria del converting, del packaging e

dell'automotive.

Il Gruppo sta proseguendo nel processo di diversificazione del proprio business, con un approccio industriale e grande capacità di innovazione. (https://www.coeclerici.com/).

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

DA UNA APPROFONDATA RICERCA SAP CONCUR CON CGIA DI MESTRE

Digitalizzazione sulle imprese lombarde: il 40% risparmia tra 10mila e 50mila euro

Quasi tutto viene reinvestito in azienda potenziando la tecnologia

VIMERCATE – Qual è il livello tecnologico delle aziende lombarde e come ha influito il lockdown sulla loro trasformazione digitale? La ricerca sulla digitalizzazione e sui risparmi reinvestiti nelle imprese di SAP Concur condotta in collaborazione con CGIA di Mestre offre uno spaccato sulle imprese della regione lombarda che più di tutte risentite della pandemia e del lockdown.

Le imprese lombarde, infatti, sono state tra le più colpite dal trimestre (marzo, aprile, maggio 2020) interessato dal "primo" lockdown: considerando un campione di imprese con più di 50 addetti, l'88% ha registrato una riduzione del fatturato con una differenza di 1,2 punti percentuali rispetto alla media nazionale (86,9%); di queste 1 su 2 (49,7%) - poco meno della media nazionale (52,7%) - ha assistito a un calo di almeno il 30% sul proprio fatturato. Dal focus sulla gestione del personale emerge il dato sullo smart working, introdotto da quasi 3 imprese su 4 (73%): in Italia la percentuale è del 66% e al Sud si ferma al 50%.

Oltre a portare ad una generalizzata contrazione dei guadagni, l'emergenza Covid ha messo in luce,

GRAZIE ALL'ACQUISIZIONE DI TERMINALS E IL POTENZIAMENTO DELLA SECURITY

Porto di Brindisi, nuove aree e controlli

In programma anche il revamping di un'altra realtà portuale

BRINDISI – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio ASI e il terminal privato, nel porto di Costa Morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l'iter procedurale per l'aggiornamento progettuale del "Terminal le Vele".

Attraverso queste azioni, l'Ente portuale intende rinforzare in maniera significativa l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen.

Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di "Costa Morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio".

Una volta acquisite le aree, l'AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto



di Brindisi.

Proprio per concludere l'iter, l'Ente portuale ha recentemente invitato il Consorzio ASI e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio.

Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di "Costa Morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

Parallelamente, sta per essere

avviata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del "Terminal le Vele".

A seguito della risoluzione del contratto d'appalto per inadempienza contrattuale con l'ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l'esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l'Ente ha avviato l'attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo.

Il "Terminal le Vele" sarà un'averistica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari.

"Auspichiamo - commenta il segretario generale dell'AdSPMAM Tito Vespasiani - che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce".

Le aree parcheggio sono parte integrante del sistema della mobilità portuale perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta.

Nel porto di Costa Morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato.

Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all'interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.

Tra le esigenze di digitalizzazione «scaturite» dal Covid prevale in Lombardia il telelavoro: lo ha indicato come esigenza il (59,3%) delle imprese lombarde intervistate, confermando il trend nazionale (64,3%).

Guardando alle imprese lombarde che hanno indicato che l'emergenza sanitaria ha fatto emergere l'esigenza di migliorare il grado di digitalizzazione si rileva che questa esigenza riguarda prevalentemente il telelavoro (59,3%), segue l'e-commerce (9,3%), la gestione automatizzata dei rapporti con il personale (9,3%), strettamente legata alle forme di lavoro da casa, i sistemi integrativi di vendita/marketing (7,6%), software di gestione dei processi di business, la gestione digitalizzata delle note spese del personale (3,4%), e-procurement (2,5%) e tool di prenotazione viaggi (1,7%).

Nella ricerca SAP Concur CGIA di Mestre si sono interrogati, oltre che sugli effetti del Covid sulle imprese lombarde e sulle loro esigenze in termini di innovazione, anche sui risparmi derivanti dalla digitalizzazione e sul loro reinvestimento

in azienda.

Per quasi il 58% delle imprese lombarde, l'introduzione della digitalizzazione ha comportato (o comporterà) dei risparmi o vantaggi economici; in particolare quasi 1 impresa lombarda su 3 ha avuto un risparmio immediato dalla digitalizzazione (32,4%), inoltre per il 11,4% delle imprese le digitalizzazioni apporteranno dei vantaggi futuri mentre per il 14,1% l'eventuale risparmio non è ancora quantificabile in quanto la digitalizzazione è appena avvenuta.

L'importo del risparmio, in più della metà dei casi (55,3%), è stato inferiore a 10.000 euro, nel 40,4% dei casi ammonta ad un valore tra i 10.000 euro e i 50.000 euro, ma il 2,1% delle imprese ha dichiarato risparmi per più di mezzo miliardo di euro.

Nel 79% dei casi i risparmi vengono reinvestiti in azienda, in particolare: 1 su 3 (33,3%) reinvestirà in parte i risparmi in azienda, un altro terzo (29,6%) lo farà completamente e il 16% ha previsto di farlo successivamente. Al contrario, poco più di 2 imprese su 10 (21%) utilizzeranno i risparmi per esigenze di gestione corrente, come liquidità.

CON LA PARTECIPAZIONE IN STREAMING DEL MINISTRO DE MICHELI

Nuova diga foranea: il dibattito a Genova

Illustrati a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i lavori per il Dibattito Pubblico sulla futura costruzione dell'opera



Paolo Emilio Signorini

GENOVA – Una nuova diga foranea per ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico del Porto di Genova, permettendo allo scalo di continuare a rivestire una posizione centrale e dominante nei mercati nazionali ed europei, uniformandosi ai migliori modelli di settore.

È stato presentato così il piano di realizzazione della nuova infrastruttura, che sostituendo la precedente diga garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al porto e ai terminalisti di ospitare anche

le grandi imbarcazioni portacontaineri e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione.

Lo studio di fattibilità tecnico economica dell'opera, illustrato in un dossier divulgativo, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale in una conferenza stampa alla presenza delle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte.

Dalla suggestiva sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sono infatti intervenuti, salutati dal presidente dell'Autorità Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci, seguiti dagli interventi dell'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del Porto di Genova e di Marco Rettighieri, Responsabile di attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del Porto di Genova, e dalle relazioni tecniche di Antonio Lizzadro,

project manager di Technital SpA e responsabile della progettazione e di Andrea Pillon, coordinatore del Dibattito Pubblico sulla realizzazione dell'opera. L'incontro si è concluso con l'intervento, in diretta streaming da Roma, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

La realizzazione della diga è stata considerata, coralmemente, come una assoluta priorità per la competitività del Porto di Genova, centro nevralgico del sistema di trasporti e movimentazioni delle merci in Italia e in Europa.

Proprio per la rilevanza nazionale, europea e globale dell'opera, infatti, in osservanza al decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici del 2016, l'opera è stata sottoposta alla valutazione e al confronto di un dibattito pubblico, segnando un momento storico per l'utilizzo di questo strumento in Italia, per la prima volta impiegato secondo le disposizioni della nuova legge.

Il progetto ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della nuova diga e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, l'Autorità di Sistema Portuale

del Mar Ligure Occidentale, di migliorare il dossier e di valutarne la fattibilità.

Il percorso è aperto alla Città e a tutti gli stakeholders coinvolti ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare

criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative.

Il calendario di incontri di dibattito pubblico già preso il via con l'incontro informativo del 9 gennaio dove sono state illustrate al pubblico le finalità, gli obiettivi, le modalità organizzative e partecipative del dibattito, insieme a una presentazione sintetica del Dossier

di progetto.

Quello del 9 gennaio è stato il primo di una agenda di 4 appuntamenti pubblici online, aperti come detto alla cittadinanza e ai principali stakeholder coinvolti nella realizzazione del progetto, che si estenderà per tutto il mese di gennaio e per la prima settimana di febbraio.

PER LA MIGLIORE FRUIZIONE ALL'ISOLA D'ELBA

Riqualficazione dei porti di Rio Marina e di Cavo

L'incontro istituzionale per fare il punto della situazione



Nella foto (da sx): Stefano Corsini e Marco Corsini.

ELBA – Brain storming sui porti di Rio Marina e di Cavo tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, con i suoi tecnici, e il sindaco di Rio Marco Corsini. Presenti il rappresentante della Capitaneria di Porto e il presidente del Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba, in un clima di grande collaborazione, sono state affrontate una serie di questioni tecniche relative alle aree portuali del territorio di Rio Marina.

Presto il porto sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualficheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell'affidamento lavori nel 2021.

Si provvederà tempestivamente al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l'impianto di illuminazione.

Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l'eventuale utilizzo di un

sistema di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza.

Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza tempestivamente gli arredi portuali ammalorati.

Il sindaco della città Marco Corsini, al termine dell'incontro, ha espresso la sua soddisfazione: «Ringrazio il presidente mio omonimo che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all'altezza della funzione che devono avere».

Per il presidente dell'AdSP «la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il sindaco Corsini c'è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l'Autorità per alcuni anni».

DALLA CONFERENZA STAMPA SUL WEB DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

Per Ancona un mercato ittico-gioiello

Oltre all'ammodernamento dei servizi anche un'apertura alla città con un ristorante di prestigio



Rodolfo Giampieri

ANCONA – È insieme la volontà di riqualficare il Porto Storico e di rilanciare una struttura che a suo tempo fu d'avanguardia ma oggi denota gli anni, il mercato ittico. Trasformandolo in qualcosa di molto più aperto anche alla cittadinanza: un vero e proprio hub del pescato dell'Adriatico, compreso un ristorante specializzato e - in un secondo tempo - anche un'area per intrattenimenti e spettacoli, sempre legati al porto e al mare.



È stata così presentata l'iniziativa congiunta della Regione Marche e dell'Autorità Portuale di Ancona, in una conferenza stampa sul web coordinata dal presidente dell'AdSP Rodolfo Giampieri. Al suo fianco il comandante del compartimento marittimo e della Capitaneria contrammiraglio Enrico Moretti, l'assessore al bilancio della Regione Guido Castelli, l'assessore al porto di

Ancona Ida Simonella, il presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini più i dirigenti dell'associazione produttori pesca e i progettisti rappresentati da Livio Gambacorta. Con slides che hanno accompagnato sul video le relazioni, molti dei suggestivi aspetti della nuova versione del mercato ittico.

Intanto i finanziamenti: 3,5 milioni complessivi di cui 2,6 dell'AdSP e il

resto della Regione. La pesca professionale, è stato ricordato, vale oggi 1800 tonnellate di prodotto all'anno, con 3/4 mila cassette di prodotto pregiato al giorno, un volume d'affari di 10 milioni e il lavoro di un migliaio di addetti tra diretti e indotto. Su Ancona malgrado la crisi gravitano una quarantina di pescherecci, ma il territorio ne elenca ancora di più.

La riqualficazione del mercato ittico, - ha ricordato il presidente Giampieri - non è soltanto un rinnovare una pur prestigiosa struttura di settant'anni fa: è anche una riqualficazione del porto e insieme una serie di tecnologie nuove che consentiranno di eliminare passaggi non più adeguati anche sul piano ambientale - le cassette di polistirolo a perdere saranno sostituite da cassette di plastica lavabile e riutilizzabile - con in più un nuovo richiamo per anconetani e per turisti. "Il nostro porto è bellissimo - ha ricordato ancora Giampieri - e quando il progetto del mercato sarà completato offrirà un gioiello in più dello stesso tessuto urbano proiettato verso il mare".



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



DALLA FINE DI GENNAIO CAUSA I RINVII DI LEGGE

Le navi MSC Crociere riprendono a navigare

Grandiosa riprenderà il 24 gennaio in Mediterraneo Occidentale e Magnifica il 24 febbraio verso Italia, Grecia e Malta



Grecia e Malta. La Compagnia sta già contattando tutti gli agenti di viaggio e i clienti coinvolti nelle 2 crociere annullate di MSC Grandiosa.

Entrambe le navi applicano rigorosamente il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere che prevede lo screening universale di tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio prima dell'imbarco tramite tampone Covid-19 antigene, igienizzazione di tutti i bagagli a mano e dastiva, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale

NAPOLI – Per via del prolungamento delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio previste nell'ultimo decreto-legge, che impediscono l'accesso ai porti d'imbarco e la fruibilità degli stessi sino al 15 gennaio, MSC Crociere si vede costretta ad annullare le crociere di MSC Grandiosa con partenza da Genova il 10 gennaio e, per prudenza visti i tempi stretti, anche quella del 17 gennaio. Di conseguenza, la prima partenza di MSC Grandiosa dopo la sospensione delle festività natalizie e di fine anno, è stata riprogrammata per domenica 24 gennaio da Genova.

A partire da quella data l'ammiraglia della Compagnia tornerà a offrire le classiche e già programmate

crociere settimanali, con partenza ogni domenica dal capoluogo ligure e tappe a Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. In funzione della zona da cui si parte per raggiungere la nave, sarà possibile iniziare e terminare la propria crociera anche da Civitavecchia (ogni lunedì), Napoli (ogni martedì) e Palermo (ogni mercoledì). MSC Grandiosa offrirà questi itinerari fino al 21 marzo, successivamente resterà nel Mediterraneo Occidentale per proporre crociere della programmazione estiva con un nuovo itinerario.

Dal 14 febbraio anche MSC Magnifica riprenderà il mare per offrire con partenza da Genova, come da programma, sei crociere di 11 giorni alla scoperta di Italia,

a bordo, l'uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti viene consegnato un braccialetto MSC for Me in omaggio, che consente di effettuare tutte le operazioni in modalità contactless, come l'apertura della porta della cabina o i pagamenti, e contribuisce anche di tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. I rigorosi e precisi standard del protocollo per la salute e la sicurezza vengono applicati in modo analogo anche per tutte le escursioni a terra, dove gli ospiti permangono all'interno della cosiddetta "social bubble", proteggendo sia loro stessi che le comunità locali che li ospitano durante le visite a terra.

SECONDO L'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DELLE CROCIERE CLIA

Protocolli sicurezza efficaci: ripartenza appena possibile

Le navi e i passeggeri beneficiano di regole uniche al mondo, che sin dalla ripartenza di agosto ha dimostrato di funzionare



ROMA – A valle dell'ultimo decreto Legge emanato dal Governo, CLIA (Cruise Lines International Association) prende atto dell'estensione delle restrizioni in essere oltre la data inizialmente prevista del 6 gennaio. In vista della ripresa delle operazioni, CLIA tiene tuttavia a sottolineare che il settore crocieristico costituisce un unicum grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso. Adottato fin da agosto, il protocollo ha dimostrato di funzionare in maniera adeguata, riuscendo a far viaggiare fino ad oggi in modo responsabile e sicuro oltre 60.000 crocieristi, inserendoli di fatto all'interno di una bolla di protezione anche a salvaguardia delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso - né economico né organizzativo - per le strutture sanitarie a terra.

Sono oggi le stesse comunità, territori e porti che hanno potuto beneficiare del turismo crocieristico fino alla pausa natalizia ad auspicare che si rimetta in moto il prima possibile il volano virtuoso di un settore che, solo in Italia, genera ogni anno un fatturato di 14 miliardi di euro, assicurando circa 120 mila posti di lavoro (tra diretti e indiretti) e stipendi per 3,9

miliardi di euro. Gli stessi auspici sono condivisi dagli equipaggi delle navi, tra cui molte migliaia di marittimi italiani, tornati a bordo tra Natale e Capodanno per osservare il periodo di quarantena necessario a riprendere a navigare, come originariamente previsto subito dopo l'Epifania, insieme alle compagnie di crociera che hanno sostenuto investimenti notevoli per armare le navi e tenerle pronte alla ripartenza.

Anche il protocollo adottato in Italia dalle navi da crociera ha richiesto ingenti investimenti da parte delle compagnie, sia per la messa a punto sia per la sua implementazione a bordo ed a terra. Esso rappresenta, inoltre, un caso unico al mondo, nel settore crocieristico come in quello del turismo e dell'ospitalità in generale. Sviluppato insieme alle autorità italiane, nazionali e locali, il protocollo tiene infatti conto degli input dei migliori virologi, medici ed esperti di fama internazionale, di istituti clinici e università specializzate, e ha mostrato la straordinaria capacità dell'Italia di approntare soluzioni innovative.

Tra le misure previste dal protocollo, che finora nessun

altro settore in Italia né al mondo ha eguagliato per complessità e completezza, vi sono lo screening sanitario universale degli ospiti e dei membri dell'equipaggio prima dell'imbarco con i tamponi Covid-19 (antigene e PCR se necessario, anche durante la crociera) oltre al controllo della temperatura, la compilazione di un questionario sanitario, le procedure di igienizzazione e pulizia degli ambienti con l'utilizzo di prodotti disinfettanti di tipo ospedaliero, il potenziamento dei servizi medici a bordo, un piano di emergenza attuabile in stretta collaborazione con le autorità di terra competenti nell'eventualità anche solo di un caso sospetto a bordo, tecnologia di ultima generazione per il contact tracing di tutte le persone a bordo delle navi.

A questo si aggiunge, sottolinea ancora CLIA, che i crocieristi sono in grado di raggiungere in modo sicuro i porti di imbarco anche provenendo da regioni diverse da quelle del porto di imbarco, utilizzando sia mezzi propri sia i trasporti organizzati dalla compagnia, anch'essi quindi sottoposti alle misure di sicurezza previste dal protocollo.

SECONDO LE RILEVAZIONI DELL'ACI SULL'USATO

Dicembre nero per l'auto: le vendite in forte calo

È andato meglio invece il mercato del settore motocicli

ROMA – Nuova flessione a dicembre per il mercato dell'auto di seconda mano, che chiude in tereno negativo il bilancio dell'intero anno 2020 (-13,8%). A dicembre i passaggi di proprietà di autovetture al netto delle minivolture (trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale) hanno registrato un calo del 5,2%, evidenziando in termini di media giornaliera una ben peggiore variazione negativa del 9,7% in ragione della presenza nel mese di dicembre 2020 di una giornata lavorativa in più rispetto all'analogo mese dell'anno precedente. Per ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 174 usate nel mese di dicembre e 186 nel corso dell'intero anno.

Ennesima chiusura mensile in positivo, al contrario, per il mercato dei motocicli di seconda mano. I passaggi di proprietà di motocicli, sempre al netto delle minivolture, hanno messo a bilancio a dicembre un eclatante incremento mensile del 18,2%, seppur contenuto al 12,6% in termini di media giornaliera. Risultato positivo che non consente tuttavia al settore di azzerare le

ingenti perdite cumulate nei mesi neri del lockdown.

A consuntivo dell'intero 2020 il mercato dell'usato rileva perdite in tutti i segmenti, con riduzioni dei passaggi di proprietà netti del 13,8% per le autovetture, del 2,2% per i motocicli e dell'11,4% per tutti i veicoli.

Come confermano anche i dati di dicembre, nel 2020 il mercato delle autovetture usate ha visto crescere l'interesse nei confronti delle alimentazioni "green", registrando aumenti complessivi dell'83,1% per i passaggi di proprietà netti di autovetture elettriche, del 36,3% per quelli delle ibride a benzina e del 155,7% per quelli delle ibride a gasolio, che ad ogni modo rappresentano ancora percentuali inferiori o intorno all'1% rispetto al totale delle compravendite effettuate nel corso dell'anno. Discorso analogo per quanto riguarda le prime iscrizioni, che hanno chiuso l'anno 2020 con incrementi del 193,5% per le auto a batteria, del 136,5% per le ibride a benzina e del 49,5% per le ibride a gasolio, evidenziando un significativo aumento della loro incidenza sul totale delle vendite

(2,2% le auto elettriche e 13,1% le ibride a benzina).

I dati sono riportati nell'ultimo bollettino mensile "Auto-Trend", l'analisi statistica realizzata dall'Automobile Club d'Italia sui dati del PRA, consultabile sul sito www.aci.it.

Flessione generalizzata nel mese di dicembre per le radiazioni, che nel settore delle quattro ruote hanno messo a bilancio un decremento mensile del 4,1% (-8,7% in termini di media giornaliera), soprattutto a causa di un forte calo delle radiazioni per esportazione (-39,8%) a fronte di una crescita del 13,1% delle rottamazioni. Il tasso unitario di sostituzione è stato pari a 0,97 nel mese di dicembre (ogni 100 auto iscritte ne sono state radiate 97) e a 0,91 nell'intero 2020.

Ancora più pesante la flessione registrata dalle radiazioni nel settore delle due ruote, in calo a dicembre del 13,1% rispetto all'analogo mese dell'anno precedente (-17,2% la media giornaliera).

Nell'intero anno 2020 per le radiazioni si segnalano decrementi complessivi del 15% per le autovetture, del 17,5% per i motocicli e del 15,6% per tutti i veicoli.

RADIAZIONI E USATO A DICEMBRE

	RADIAZIONI			PASSAGGI DI PROPRIETA' (*)		
	DIC '19	DIC '20	Var. %	DIC '19	DIC '20	Var. %
AUTO	132.066	126.673	-4,1	240.661	228.091	-5,2
MOTO	9.905	8.609	-13,1	26.235	31.013	-18,2
TUTTI I VEICOLI	157.328	147.640	-6,2	298.377	295.412	-1,0

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

RADIAZIONI E USATO ANNO 2020

	RADIAZIONI			PASSAGGI DI PROPRIETA' (*)		
	2019	2020	Var. %	2019	2020	Var. %
AUTO	1.540.680	1.309.600	-15,0	3.102.709	2.673.624	-13,8
MOTO	116.195	95.859	-17,5	548.312	536.517	-2,2
TUTTI I VEICOLI	1.813.369	1.531.022	-15,6	4.067.658	3.603.688	-11,4

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

CON LA GIUSTIFICAZIONE DELLE AVVERSE CONDIZIONI METEO

Ancora blocchi stradali: "J'accuse" di Trasportounito

Code di 8 km sul nodo genovese per le chiusure dei caselli prolungate sino all'11 gennaio



GENOVA – Otto chilometri di coda sul nodo autostradale genovese, centinaia di TIR bloccati, e il rinvio all'11 gennaio della riapertura dei caselli di Prà e Pegli, che pure sono di importanza vitale per l'operatività del maggiore porto italiano, quello di Genova, oggi gravemente compromesso nella capacità di smistare traffico e decongestionare i suoi terminal. Queste - secondo Trasportounito

- sono le ulteriori prove di accusa che si accumulano oggi sullo scranno di un ipotetico tribunale che, prima o poi, "sarà chiamato a giudicare non solo le inadempienze, le colpe e gli abusi attuati dalla Società Autostrade, ma anche le responsabilità di chi, a livello istituzionale e di governo, ha omesso di effettuare i controlli sull'attività di una concessionaria che avrebbe dovuto essere, dopo il crollo del

Morandi, quotidianamente atenzionata e monitorata".

Dopo la chiusura, a sorpresa, messa in atto da Autostrade per l'Italia, dei caselli di Prà, in uscita, e di quello di Pegli, sia in entrata che in uscita, il 29 dicembre scorso, senza dare alcun preavviso agli automobilisti e agli autotrasportatori - conferma Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore di Trasportounito - è slittata a lunedì scorso 11 gennaio la riapertura di questi stessi caselli, che era prevista inizialmente per il 6 gennaio alle 6:00, ma che è stata rimandata con il pretesto delle non favorevoli condizioni meteo. Con la chiusura dei caselli, e la deviazione forzata dei mezzi pesanti sulla viabilità cittadina del ponente genovese, trova conferma - prosegue Tagnocchetti - la gestione fallimentare nel metodo di pianificazione dei cantieri, con un sistema informativo che genera (esattamente come accade specularmente nella "colorazione" delle Regioni e nella mappatura dei divieti) aggiornamenti continui ingestibili per l'Autotrasporto, con mezzi bloccati sulle strade, un'impossibilità generalizzata a pianificare le consegne della merce e danni ormai incalcolabili ai traffici portuali e al sistema logistico.



SECONDO GLI ULTIMI STUDI INTERNAZIONALI

Validi gli impegni “green” verso un mondo pulito



MILANO – Dall’inizio dell’anno a qualche giorno fa non sembrava: eppure il 2020 e anche questo primo scorcio di gennaio 2021 sono stati, secondo i rilevamenti a livello mondiale, la coda del decennio più caldo della storia del pianeta, almeno da quando sono state regolarmente registrate le temperature. Siamo a 1,2 gradi in più rispetto alle rilevazioni (ottenute con vari metodi sul carbonio e altro) del periodo pre-industriale. Sempre secondo gli accordi di Parigi del 2015 sul clima mondiale, siamo appena a mezzo grado sono il limite stabilito sulla “sostenibilità”. Ancora secondo gli accordi, bisognerà intensificare le azioni per un mondo più “green” se non vogliamo cadere in una crisi non più risolvibile.

Naturalmente stiamo scrivendo - sostengono gli studiosi dello

studio guidato da Niklas Hohne nell’università di Wageningen - di ipotesi che la scienza può solo in parte verificare. Ma se venissero mantenuti tutti gli impegni dei governi sottoscritti dopo gli accordi di Parigi, le cose migliorerebbero decisamente e l’apocalisse verrebbe evitata.

Tra gli impegni più decisi ci sono quelli sottoscritti dalle due più importanti nazioni industriali: la Cina e gli USA. I cinesi, riportano gli accordi, si sono impegnati a raggiungere lo stadio di “zero emissioni nette” nel 2060. Il Giappone lo raggiungerà dieci anni prima nel 2050 secondo i suoi dirigenti. L’Europa sta impegnandosi per ridurre le emissioni del 55% entro il 2030 e per lo “zero emissioni” entro il 2050. E gli USA, sui quali si è dibattuto a lungo ai tempi di

Trump - che aveva minacciato gli accordi di Parigi - hanno promesso con Biden un gigantesco piano di 2 mila miliardi di dollari per raggiungere la faticosa soglia dello “zero emissioni” nel 2050.

Come potranno essere raggiunti questi obiettivi? Un po’ tutti i paesi puntano sull’energia eolica e solare, oltre alla riduzione drastica dei combustibili fossili. Per alcuni studiosi siamo anche arrivati alla possibilità concreta della fusione nucleare, ben più pulita e non pericolosa rispetto alla fissione delle attuali centrali. I trasporti dovranno fare la loro parte, ma la stanno già facendo, specie sul mare. E la finanza internazionale sembra spingere ancora proprio in questa direzione.

Poi, ciascuno di noi anche individualmente dovrà fare la sua parte.

CON RICHIAMI E PROCEDURE DA PARTE DELLA UE

Italia, infrazioni sui rifiuti

Gli esempi più significativi riportati dall’Agenzia ARPA



Nella foto: Problemi di sollevamento capping in discarica - Lazio - Rifiuti (foto di Letizia Tuccinardi).

BRUXELLES – L’Italia si distingue in Europa, purtroppo, anche per il numero di procedure di infrazione in materia di rifiuti. Sono ben 86 quelle totali secondo le notizie fornite di recente dall’agenzia nazionale ARPA. Tra le infrazioni che riguardano le norme ambientali, particolare rilevanza assumono proprio quelle sui rifiuti sia in terra che in mare.

Per quanto riguarda i settori maggiormente interessati dalle procedure di infrazione europea pendenti, abbiamo l’ambiente, seguito da trasporti e mobilità, industria e mercato.

Nella tabella che segue per ogni infrazione si riporta il tipo di inadempienza, la norma europea violata o non recepita e la fase dell’iter procedurale.

Procedura	Tipo inadempienza	Direttiva violata/non recepita	Fase
2020/0210	mancato recepimento	2020/363	1
2020/0209	mancato recepimento	2020/362	1
2011/2215	sbagliata applicazione	1999/31	3
2007/2195	sbagliata applicazione	2006/12	4
2003/2077	sbagliata applicazione	1975/442, 1991/689 e 1999/31	4

Tra le procedure pendenti e da più tempo, particolare rilevanza assumono proprio quelle in materia di rifiuti, con particolare riferimento alle seguenti tre:

Procedura di infrazione 2007/2195: L’infrazione 2007/2195 viene aperta poiché l’Italia, in merito alla regione Campania, non ha adottato tutte le misure necessarie per assicurare che i rifiuti siano recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell’uomo e senza recare pregiudizio all’ambiente e non ha, in particolare, creato una rete adeguata ed integrata di impianti di smaltimento.

Procedura di infrazione 2020/0209 e 2020/0210: Nell’ultimo anno, sempre in tema di rifiuti, la Commissione europea avvia altre 2 procedure di infrazione (2020/0209 e 2020/0210) per il mancato recepimento di due direttive relative ai veicoli fuori uso, la 2020/362 e la 2020/363, la prima riguarda l’esenzione per il cromo esavalente come anticorrosivo nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio nei frigoriferi ad assorbimento dei camper, la seconda riguarda determinate esenzioni per il piombo e i composti di piombo nei componenti. Il Decreto 30 luglio 2020 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 27 novembre 2020 dà attuazione alle due direttive, modificando l’allegato II del DLgs 209/2003 relativo all’esclusione dal divieto di immissione sul mercato di materiali e di componenti di veicoli contenenti piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente. Le novità riguardano principalmente l’utilizzo di piombo nelle saldature e di cromo esavalente come anticorrosivo.

CON NUMEROSE RICOGNIZIONI SUL SITO DELL’AREA PROTETTA DI PORTOFINO

Il progetto NEPTUNE in Liguria



Nelle foto: La tutela degli habitat marini e costieri (foto di Michele Calabrese ed Andrea Serafini).

GENOVA – Il 2020 è stato un anno difficile e impegnativo per le note problematiche sanitarie relative al Covid-19; ma nonostante tutto, le attività del progetto NEPTUNE, facente parte del programma di finanziamento INTERREG Marittimo Italia-Francia 2014-2020 e che si occupa della gestione sostenibile della subacquea ricreativa e della valorizzazione del patrimonio naturale e culturale sommerso, sono andate avanti.

Tra i partner liguri l’Area Marina Protetta di Portofino, impegnata nel ruolo di capofila e Regione Liguria, incaricata di coordinare le altre realtà liguri che operano nell’ambito dell’attività subacquea regionale, hanno condotto le importanti azioni di tutela e valorizzazioni ambientali.

Nel corso dell’estate 2020 sono iniziate le attività operative di progetto con la ricognizione degli elementi del patrimonio naturale nei 21 siti d’immersione a cura dell’Area Marina Protetta di Portofino, responsabile della componente “naturale” di NEPTUNE e in collaborazione con Università degli Studi di Genova (DISTAV) ha iniziato il lavoro per stimare



e valutare i benefici e gli impatti derivanti dalla fruizione dei servizi ecosistemici.

“I siti subacquei sono stati investigati tramite una trentina di immersioni subacquee tra 10 e 40 m di profondità attraverso videotrasmettitori, - dicono i tecnici dell’AMP di Portofino -. In ogni sito abbiamo calcolato la frequenza a ciascuna profondità di un totale di 57 Unità Tassonomiche Operative (OTU). Ad ogni OTU è stato associato un valore di vulnerabilità all’impatto subacqueo, ed è stato così possibile sviluppare un indice utilizzato per definire un valore di sensibilità di ciascuna profondità di ciascun sito. Le zone più superficiali (10-20 m) - concludono i tecnici - sono risultate mediamente meno sensibili all’impatto, con l’eccezione di siti caratterizzati dalla presenza di grotte (ad esempio Dragone e Grotta della Colombara), mentre a 30 m di profondità i siti fortemente sensibili sono la maggioranza. A 40 m la sensibilità diminuisce leggermente, pur rimanendo globalmente elevata. Il sito Grotta della Colombara è risultato il più vulnerabile.”

Regione Liguria ha attivato la collaborazione con tutti i soggetti

attuatori previsti nel progetto ed in particolare il 2020 ha visto l’intensa attività di campo di ARPAL che ha effettuato la ricognizione degli elementi naturali nei siti di immersione lungo la costa ligure, privilegiando le aree caratterizzate da una minor pressione antropica (fuori dalle aree marine protette) in modo da valorizzare il patrimonio di biodiversità che caratterizza il fondale ligure anche nelle mete meno note.

Complessivamente, grazie al materiale raccolto nei siti di indagine, è stato possibile censire più di 170 specie di interesse naturalistico (contribuendo ad aggiornare il data base regionale della biodiversità) e, tra queste, verificare la presenza di una quindicina di specie protette, confermando ancora una volta la ricchezza in termini di biodiversità e varietà di habitat, dei fondali liguri anche al di fuori delle aree più rinomate e battute dal turismo subacqueo.

Infine, in stretta relazione con NEPTUNE, Regione Liguria ha rilanciato il distretto della subacquea ligure.

Il distretto, nato nel 2019, promuove attività e progetti legati alla subacquea nella Regione Liguria creando un network e coinvolgendo tutti i soggetti che operano nell’ambito subacqueo. Tra le principali attività collegate al distretto ligure nel 2020, il corso di formazione organizzato da Regione Liguria con il contributo dell’Università di Genova rivolto a guide e istruttori subacquei, la campagna di sensibilizzazione e valorizzazione tramite la realizzazione di filmati incentrati sulle bellezze dei fondali regionali. Il 2021 vedrà proposte ed idee di valorizzazione del distretto con la pianificazione, insieme a tutti i soggetti coinvolti, di progettualità innovative.

PER ALIMENTARE CON ENERGIA PULITA OLTRE 30 MILA UTENZE

Per la Meloria, sogni di mezz’inverno



LIVORNO – Se ne parla per il momento tra appassionati dei circoli nautici livornesi e pisani: ma che l’attuale situazione delle secche della Meloria, inserite nel parco regionale totalmente terrestre di Migliarino e San Rossore, non sia proprio l’ideale è ormai considerazione nota. La pandemia e le sue urgenze hanno fermato quel processo di riforma della normativa che dovrebbe - e per molti dovrà - riportare le secche nel parco nazionale dell’Arcipelago Toscano.

Ad oggi le secche sono in una condizione assai poco condivisa. Il Ministero dell’Ambiente le considera tra le aree marine protette meno attive e meno apprezzate. È arrivato anche a respingere, l’anno scorso, il progetto di sviluppo presentato dal parco di Migliarino/San Rossore che tra l’altro proponeva un ticket d’ingresso per le imbarcazioni da

turismo. Gli stessi controlli sono devoluti totalmente alla Guardia Costiera, ma in una situazione assai poco controllabile, visto che le aree vietate dovrebbero essere chiaramente contrassegnate da boe che invece non ci sono o sono state spostate dal maltempo. Anche le attività ambientali ad oggi si sono limitate a qualche intervento di sub delle università per “mappare i fondali” e le loro caratteristiche, ma con nessun appoggio concreto. Da anni ormai giace su un piazzale dell’Assonautica del porto labronico ridotto a un rottame per mancanza assoluta di manutenzione, una costosa imbarcazione del Ministero dell’Ambiente che ai tempi della Provincia aveva operato per la raccolta dei rifiuti galleggianti nell’area protetta. Anche le operazioni di raccolta dei rifiuti sulla scogliera di prote-

zione della vecchia torre - e sulla piattaforma della torre nuova - da anni non viene più fatta, dopo che l’associazione Marevivo ne aveva curato l’asporto con i suoi volontari attrezzati con i gommoni. Marevivo aveva anche disposto una catenaria con numerosi gavitelli per evitare che le barche ancorassero alla posidonia, ed aveva organizzato piccoli ma interessanti percorsi subacquei da visitare in apnea per insegnare agli studenti le caratteristiche dei fondali nei pressi della torre (cartellini metallici con le indicazioni della posidonia, delle madrepre, delle tane dei polpi, delle spugne, delle patelle di svoglio etc). Anche i tanto apprezzati concerti di Ferragosto della fanfara dell’Accademia Navale, che tanto piacevano al popolo delle barchette (e ai Vip che intervenivano con un rimorchiatore messo a disposizione della società Neri) appartengono al lontano passato della gestione della Provincia di Livorno.

In questi tempi difficili, poter sognare una nuova e piacevole estate in barca alla Meloria sarebbe il massimo. E per più riprese lo stesso Comune se n’era occupato, in un quadro che doveva coinvolgere anche la rinnovata location allo Scoglio alla Regina. L’estate è ancora lontana: così il popolo delle barchette ha tempo di sognare una nuova e più aperta gestione dell’area protetta. Solo sogni di questo mezz’inverno di maledetta pandemia?

CON ISYL E NAVIGO INSIEME A GY ACADEMY

Laurea in management per comandanti di Yacht

Quattro date di lezioni online per informazioni, iscrizioni e incontri con docenti



VIAREGGIO – Prendono il via gli open day, organizzati online, del “Bachelor Degree in Business with Specialization in Management for Yachting Captains”, percorso di formazione innovativo - promosso e sviluppato da Fondazione ISYL (Italian Superyacht Life) e NAVIGO, congiuntamente a GY Academy, HEI, istituto internazionale di alta formazione con sede a Malta.

Il primo open day è in programma venerdì 15 gennaio (alle 17,30, CET) e per seguire l'evento gratuitamente, è possibile inviare un'e-mail a info@gy.edu.mt per avere dettagli e ulteriori informazioni sulla registrazione. Altri open day informativi e d'incontro con il corpo docente sono previsti per venerdì 29 gennaio (alle 17:30, CET), lunedì 15 febbraio (alle 9 CET) e lunedì 1 marzo (alle 17 CET).

Il Comitato scientifico del Bachelor è composto da figure di riferimento della nautica e del management internazionale. Presidente del corso di Laurea e docente di management presso la GY Academy HEI, è Vincenzo Poerio, ingegnere e ad di Tankoa Yachts, attualmente è il presidente

del Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana, dell'evento internazionale YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience) e della Fondazione ISYL (Italian Super Yacht Life, istituto tecnico di formazione superiore. L'ammiraglio Cristiano Aliperta ricopre il ruolo di direttore scientifico del Comitato e professore di politica e gestione marittima presso GY Academy: ex Addetto Marittimo all'Ambasciata Italiana a Londra, è tutt'ora rappresentante permanente presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'Organizzazione Internazionale dei Satelliti Mobili (IMSO) e per la Repubblica di Palau. Membro del Comitato Scientifico è anche il professor Francesco Aimi, docente presso la Business School del “Sole 24 ore”, al Mip scuola di management del Politecnico di Milano e alla Università Luiss Guido Carli oltre che docente di business strategy e management presso GY. Aimi è presidente e ceo di Al Bacio s.r.l. e consulente strategico di brand della moda, del food, dell'automotive e del lusso quali Ferrari, Luxottica, Barilla, Malo, Mandarina Duck, Peuterey, Castellani, Segis, Jacuzzi, Coccinelle, Bruno Magli, Louis Vuitton, Brioni e Versace. Nel comitato scientifico siede Lino Vassallo, segretario generale della Malta International Shipowners Association e direttore supplente nel Consiglio delle Associazioni degli Armatori della Comunità Europea che ha ricoperto in passato il ruolo di rappresentante permanente di Malta presso l'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Head of Institution di GY Academy è Francesco Cappe, ex funzionario delle Nazioni Unite con una lunga carriera come responsabile delle politiche di sicurezza, dialogo e innovazione all'Unicri (United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute) e membro della task force ONU del Segretario Generale sulle politiche antiterrorismo. Ha inoltre lavorato come consulente strategico per diversi enti e organismi tra cui Confindustria e Fondazione Robert F. Kennedy ricoprendo cariche in consigli e comitati scientifici, docenze in prestigiose università internazionali quali John Hopkins University, Shanghai University of Political Science and Law, Scuola Superiore di Sant'Anna di Pisa e co-fondatore di garageErasmus Foundation il network professionale di Erasmus Generation per l'incontro tra domanda e offerta di lavoro internazionale e creazione di start-up.

Il “Bachelor Degree in Business with Specialization in Management for Yachting Captains” è rivolto a comandanti con anni di esperienza nel settore che non hanno conseguito una laurea, ma desiderano farlo senza dover reimparare tutto quanto appreso e avendo riconosciuto la precedente esperienza lavorativa fino al 50% come parte del corso di laurea; studenti che entrano nel primo corso di laurea nell'area della gestione dello yachting sperimentando approcci di apprendimento innovativi con

inserimento nei luoghi di lavoro per acquisire anche competenze ed esperienze richieste dal settore e più efficaci nell'inserimento professionale; laureati che stanno cercando cambio di carriera o l'ingresso nel settore dello yachting.

Il “Bachelor Degree in Business with Specialization in Management for Yachting Captains” è stato progettato con l'obiettivo di rilanciare le competenze e la credibilità nel mercato globale dei professionisti nel settore marittimo per garantire la qualità e tutelare la professionalità dei capitani e anche di chi desidera entrare in questo settore e consentire la certificazione della capacità manageriale del comandante in tutte le fasi di vita dello yacht: dalla progettazione e costruzione fino al refit.

Il corso si svolgerà online e attraverso esperienze di lavoro specifico: il futuro dell'istruzione superiore consente agli studenti di essere più flessibili e di lavorare e studiare allo stesso tempo ovunque si trovino.

Data la notevole presenza di bandiere maltesi nello yachting, GY Academy, in collaborazione con Fondazione ISYL e NAVIGO, ha sviluppato il bachelor con un programma di studio innovativo che implementa nuovi metodi come:

- Riconoscimento dell'apprendimento precedente - gli studenti iscritti al programma hanno la possibilità di richiedere alla GY ACADEMY il riconoscimento delle precedenti conoscenze e abilità che

lo studente ha acquisito attraverso l'apprendimento formale (corsi di formazione, ecc.) E non formale (correlato al posto di lavoro), permettendo loro di ridurre i tempi di studio per la laurea triennale fino ad un massimo di 50% (da 3 anni a 1 anno e mezzo)

- Apprendimento basato sul lavoro: gli studenti hanno l'opportunità unica di sperimentare in pratica ciò che è stato appreso durante il bachelor mentre impareranno come facilitare le interazioni quotidiane, il lavoro e il brainstorming mentre lavorano in cantiere, nei cantieri navali con professionisti. Inoltre, acquisiranno non solo la laurea di primo livello, ma anche l'esperienza lavorativa richiesta dal mercato del lavoro e consentirà loro di ottenere un lavoro più efficace nel settore.
- Occupabilità in settori oltre la nautica da diporto: entro la fine del corso di laurea, gli studenti possono essere impiegati in varie professioni quali responsabile cantieri navali, turismo ricreativo, consulenza nel settore marittimo, sviluppo aziendale o economico, imprenditore, gestione del progetto, gestione dello yacht, sviluppo aziendale, Pleasure CRAFT Management, supervisore delle operazioni, coordinatore delle operazioni di sicurezza, direttore delle vendite.
- Il diploma di laurea è accreditato presso la NCFHE a Malta e ha 180 ECTS (crediti accademici) quindi validi in Europa con facilità di riconoscimento anche in 30 paesi del Commonwealth.

Sono previsti anche corsi, con riconoscimento ufficiale, della durata di sei mesi ed un anno per chi volesse acquisire maggiori conoscenze del settore senza ottenere la laurea. I corsi previsti sono Undergraduate Certificate in Maritime Business (30 ECTS), Undergraduate Certificate in Maritime Entrepreneurship (30 ECTS), Undergraduate Certificate in Maritime Economy (32 ECTS), Undergraduate Certificate in Maritime marketing and Communication (32 ECTS) Undergraduate Diploma in Management for Yacht Captains (62 ECTS)

I requisiti di accesso prevedono di aver completato una scuola secondaria, un esame di immatricolazione o una qualifica professionale (livello 5 MQF) o almeno un anno di servizio di navigazione documentato.

GY Academy è un istituto internazionale di alta formazione accreditato presso la National Commission for Further and Higher Education Institution di Malta e qualificato per il rilascio di corsi di laurea europei validi dal livello MQF 5 al livello 8 secondo il sistema europeo di istruzione superiore.

Per ulteriori informazioni sul programma o per richiedere il modulo di domanda, è possibile contattare l'accademia tramite e-mail a: info@gy.edu.mt e visitare il sito Web all'indirizzo <https://gy.edu.mt/bachelor-in-business-with-specialization-in-captain-yachting-management/>.

CON UN DECRETO DEL MINISTRO DE MICHELI

Formazione per l'autotrasporto

Destinati 5 milioni anche per l'accesso a nuove tecnologie

ROMA – Con un recente decreto firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli sono stati destinati complessivamente cinque milioni di euro agli incentivi per le attività di formazione professionale nel settore dell'autotrasporto.

“Sono risorse importanti perché promuovere una formazione professionale - ha sottolineato il ministro De Micheli - continua e qualificata significa investire sulle persone, il principale patrimonio delle aziende. Aggiornarsi e valorizzare il capitale umano è ancora più strategico per un settore che ha un ruolo fondamentale nell'economia e nella tenuta del sistema paese”.

I fondi dovranno essere utiliz-

zati dalle imprese - ha scritto nel suo notiziario online FAI - per iniziative di formazione o aggiornamento professionale degli operatori finalizzate all'acquisizione di competenze adeguate alla gestione d'impresa, alle nuove tecnologie, allo sviluppo della competitività ed all'innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro. Dagli incentivi sono esclusi i corsi di formazione finalizzati all'accesso alla professione di autotrasportatore e all'acquisizione o al rinnovo di titoli richiesti obbligatoriamente per l'esercizio di una determinata attività di autotrasporto.

Isoggetti destinatari delle azioni di formazione professionale sono le imprese di autotrasporto di merci

per conto di terzi, i cui titolari, soci, amministratori, nonché dipendenti o addetti siano inquadrati nel contratto collettivo nazionale logistica, trasporto e spedizioni.

I corsi oggetto di finanziamento devono essere realizzati attraverso piani formativi aziendali, oppure interaziendali, territoriali o strutturati per filiere e, considerando l'attuale stato di emergenza sanitaria, la formazione a distanza costituisce la modalità di svolgimento preferenziale. L'attività formativa deve essere avviata a partire dal 19 aprile 2021 e concludersi entro il 6 agosto 2021.

Le domande per accedere ai contributi devono essere presentate a partire dal 15 febbraio 2021 ed entro il termine perentorio del 19

marzo 2021, seguendo le specifiche modalità che saranno pubblicate, a partire dal 1 febbraio 2021, sul sito della Società R.A.M. S.p.a., e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il contributo massimo erogabile per l'attività formativa è fissato secondo differenti soglie che variano dai 15mila euro per le microimprese (con meno di 10 occupati) ai 200mila per le grandi imprese (con 250 o più occupati), mentre i raggruppamenti di imprese possono ottenere un contributo massimo di 800mila euro. Le spese complessive inerenti l'attività didattica dovranno essere pari o superiori al 50 per cento di tutti i costi ammissibili.

IN TOSCANA, SARDEGNA ED UMBRIA PER IL 2020

Agevolazioni accise: dal demanio agli operatori oltre 130 milioni

Trattate complessivamente quasi ventimila richieste di rimborso nelle tre regioni

FIRENZE – Nonostante il lungo periodo di emergenza sanitaria, è stata intensa e costante l'attività di ADM Toscana, Sardegna e Umbria in favore dell'utenza e a sostegno delle imprese anche sul fronte delle

agevolazioni e delle compensazioni economiche in materia di accise.

Nel 2020, infatti, gli Uffici ADM presenti sul territorio delle 3 Regioni hanno liquidato agli operatori agevolazioni economiche

per complessivi 130.539.753 euro. Sono state trattate tempestivamente quasi 20 mila richieste di rimborso e sono stati erogati 93.710.382 euro agli operatori del settore autotrasporti, 512.293 euro nel settore taxi

e 36.317.076 euro quali rimborsi di accise versate in eccesso.

Resta alta l'attenzione di ADM per il sostegno all'economia del Paese, in un'ottica di semplificazione dei rapporti con l'utenza.

AGEVOLAZIONI ACCISE AGLI OPERATORI ANNO 2020

UFFICI E ZONE GEOGRAFICHE	RIACCREDITI	AGEVOLAZIONI AUTOTRASPORTATORI	AGEVOLAZIONI TAXI	TOTALE IMPORTI RIACCREDITI E AGEVOLAZIONI LIQUIDATI
	TOTALE IMPORTO LIQUIDATO	IMPORTO LIQUIDATO	IMPORTO LIQUIDATO	
UD FIRENZE	4,566,857.62 €	11,023,576.16 €	273,358.13 €	15,863,791.91 €
UD LIVORNO	981,645.14 €	5,929,488.16 €	36,624.71 €	6,947,758.01 €
UD PISA	1,866,824.11 €	10,789,897.09 €	44,456.52 €	12,701,177.72 €
UD PRATO PISTOIA	764,005.96 €	8,375,871.14 €	22,665.97 €	9,162,543.07 €
UD AREZZO	1,417,686.89 €	7,586,854.22 €	35,744.18 €	9,040,285.29 €
UD CAGLIARI	12,634,723.34 €	17,785,768.49 €	36,452.62 €	30,456,944.45 €
UD SASSARI	10,466,026.92 €	6,907,091.94 €	29,126.88 €	17,402,245.74 €
UD PERUGIA	3,619,306.97 €	25,311,835.59 €	33,864.77 €	28,965,007.33 €
TOTALE DI TOSCANA SARDEGNA UMBRIA	36,317,076.95 €	93,710,382.79 €	512,293.78 €	130,539,753.52 €
REGIONE TOSCANA	9,597,019.72 €	43,705,686.77 €	412,849.51 €	53,715,556.00 €
REGIONE SARDEGNA	23,100,750.26 €	24,692,860.43 €	65,579.50 €	47,859,190.19 €
REGIONE UMBRIA	3,619,306.97 €	25,311,835.59 €	33,864.77 €	28,965,007.33 €

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Speciezioni Marittime

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Direzione e redazione 57123 Livorno - Via Fiume, 23 Tel. 0586 / 89 33 58 Fax 0586 / 89 23 24 Codice fiscale 00118570498 E-mail: redazione@lagazzmar.191.it www.lagazzettamarittima.it

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI 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

PROSSIME CELEBRAZIONI PER UN EVENTO ECCEZIONALE

Nave "Vespucchi" compie novant'anni

L'intervista al suo comandante del direttore di "Barche d'Epoca e classiche"



Nella foto: (a sx) L'ammiraglio Cavo Dragone alla partenza della crociera 2020, (a dx) il comandante del Vespucci cv Bacchi.

LA SPEZIA - Nave "Vespucchi", il bel veliero della nostra Marina Militare che effettua ogni estate la campagna d'addestramento degli allievi ufficiali dell'Accademia Navale, compie novant'anni. È stato infatti varato nel 1931 su progetto tutto italiano in un cantiere italiano, riprendendo per sommi capi - e con i necessari ammodernamenti - i canoni di scafo della marina borbonica.

In vista delle (raccolte) celebrazioni per il suo anniversario,

il "Vespucchi" si sta preparando alla prossima crociera estiva; ma non si da ancora se sarà ripreso il programma del giro del mondo, abortito l'estate scorsa per colpa del Covid, o se anche quest'anno la crociera rimarrà in acque mediterranee.

Sul tema della crociera estiva del 2020 il direttore del periodico Barche d'epoca e classiche Paolo Maccione ha recentemente intervistato il comandante del "Vespucchi" capitano di vascello Gianfranco

Bacchi con una serie di domande relative anche ai programmi d'addestramento. Bacchi è il 122° comandante della bella nave a vela ed ovviamente ne è orgoglioso. Due passaggi dell'intervista ci sono sembrati particolarmente significativi, eccoli di seguito.

Il primo: alla domanda del direttore Maccione sulla scarsa "marittimità" degli italiani, che non seguirebbero come in altre nazioni gli eventi e le imprese dei nostri uomini di mare, il comandante

Bacchi ha risposto:

"I valori di marittimità sono emblematici di una storia navale in costante crescita. La tradizione e l'autoproclamazione non vanno di pari passo. Dal mio punto di vista la definizione non corrisponde alla reale identificazione del nostro popolo. La cultura marinara va costruita, non può essere regalata dai chilometri di coste. Siamo una Marina relativamente giovane se confrontata con paesi e popoli che hanno fondato la loro storia sul



Nella foto: Allievi in allenamento su uno dei palischermi della nave.

mare continuamente fin dai primi secoli del primo millennio. Il risultato è piuttosto evidente. Prendiamo un esempio molto vicino a noi, la Francia, e a come sentono la loro identificazione popolare nella figura di Éric Tabarly, celeberrimo armatore dei Pen Duick, un ufficiale di Marina diventato navigatore solitario e celebrato, alla sua scomparsa, da parate navali. Sinceramente, non ricordo la stessa attenzione per l'ammiraglio Straulino. Mentre scrivo si sta svolgendo la Vendée Globe, una regata in solitario attorno al mondo, senza scali e a cui sta partecipando l'italiano e una ventina di francesi, di cui alcune donne. Mi sembra piuttosto significativo sul valore che viene attribuito alla navigazione da parte dei paesi in relazione alla loro cultura. Purtroppo in Italia c'è stata una significativa frattura storica temporale fra l'epoca delle Repubbliche Marinare, la "Serenissima" e la ricostruzione di una coscienza navale successiva forte e duratura. Come dicevo, noi stiamo crescendo ma la cultura non si genera in un giorno.

La seconda domanda di Maccione

riguarda la componente femminile dell'equipaggio del "Vespucchi".

La risposta. "Nella mia nave esiste una considerevole quota femminile. Parlo di un numero che sfiora le cinquanta unità. Se attribuisi una qualunque accezione di malasorte alla loro presenza, non mollerei gli ormeggi nemmeno per un trasferimento di poche miglia. Non sarei nemmeno così sicuro sul concetto di ingentimento dell'animo del marinaio. Ormai siamo portati a considerare uomini e donne alla stessa maniera e l'effetto "gentile" lasciato dal profumo femminile nelle nostre plance a sostituire l'odore del dopobarba, si è esaurito in pochi anni. Donne e uomini lavorano in simbiosi e senza incarichi di genere. Ufficiali, nocchieri, meccanici, infermieri, motoristi o operativi condividono le loro professionalità con estrema serietà e collaborazione. La promiscuità dell'ambiente lavorativo presenta effetti positivi e negativi. Il bilancio finale è un pareggio a cui si somma il valore aggiunto fornito da una risorsa umana a cui abbiamo rinunciato fino al 2000. Il loro miglior pregio? La sensibilità. Il peggior difetto? La sensibilità. Anche questo, un bel pareggio".

NEL CAMPO ASSICURATIVO SPECIFICO

Nasce AssiLog, broker dedicato alla logistica

Fabrizio Frisoli, l'ideatore del progetto, sottolinea l'importanza dell'esclusiva

MILANO - Da oggi il mondo assicurativo può vantare una nuova realtà: AssiLog, il broker tutto italiano dedicato esclusivamente alla logistica. Completamente indipendente, si rivolge sia a PMI che a grandi Gruppi del settore trasporti. La nascita di AssiLog rappresenta la risposta strategica alle diverse e mutevoli richieste del mercato.

Che sia per strada, rotaia, mare, aria oppure in giacenza, transito o deposito nonché si tratti di un'operazione spot o continuativa per qualsiasi settore merceologico, AssiLog attraverso le proprie competenze vuole essere il fiore all'occhiello di ogni azienda, supportandola nella gestione dei rischi assicurativi. La nuova realtà sarà essenziale per creare anche un centro di competenza dedicato alle normative afferenti al settore e alla promozione dell'innovazione e della semplificazione tecnologica.

"AssiLog rappresenta un centro di competenza verticale per l'in-

dustria della logistica" - dichiara Fabrizio Frisoli, ideatore della società. "Un network tutto italiano, con un team unico capace di accrescere la gamma d'offerta in questo settore strategico. Vogliamo essere una leva e un costante punto di riferimento per la nostra clientela, andando incontro alle nuove esigenze del mercato. Questa iniziativa consentirà a tutte le aziende del settore trasporto e logistica di affidarsi ad un partner in grado di coniugare le filosofie associative con l'efficienza che il terzo millennio ci chiede".

Il team AssiLog è la combinazione di diversi percorsi complementari che garantiscono esperienze eterogenee per attività, dimensione e territorialità. I soci vantano esperienze sia in società di brokeraggio che in compagnie di assicurazione, anche internazionali.

Negli oltre trent'anni di attività hanno raccolto esperienze da tutto il mondo della logistica per attività, mezzo di trasporto, settori merceologici e dimensione.

Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tracciamento orari navi

nuova normativa rappresenta non solo una importante semplificazione, ma anche la fine di un vero e proprio caos interpretativo: perché fino ad oggi venivano proposti svariati tracciamenti orari sulle navi: oltre che da parte degli Avvisatori anche da parte di alcune AdSP - che operavano su propri parametri - e delle stesse compagnie attraverso rilevamenti o valutazioni proprie. Così il riferimento unico ai tracciamenti da parte degli Avvisatori Marittimi evita confusioni e contestazioni. Va anche ricordato che il servizio degli Avvisatori è oggi fornito con i più aggiornati sistemi tecnologici, dai radar alle stazioni di rilevamenti meteo piazzate strategicamente, dagli elaboratori informatici ai collegamenti radio a lunga portata con le navi. E ovviamente a servizio continuativo e costante sia con i piloti portuali che con le Capitanerie.

Assarmatori: i tagli errore

norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane.

Così il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, commenta l'ultima bozza del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) in cui è stato totalmente cancellato l'investimento pubblico di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte nel corto e nel lungo raggio, che già nel precedente documento era stato ridimensionato in 670 milioni (a fronte di un allargamento della platea dei beneficiari a navi da crociera e a ben 60 mezzi delle Capitanerie di Porto).

Il presidente di Assarmatori ha quindi lanciato un vero e proprio appello al Governo, affinché quello che è stato giustamente definito un Piano Marshall per lo shipping italiano non sia azzerato vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla pandemia da Covid, continua però a garantire i servizi e l'occupazione dei marittimi.

È necessario - afferma Stefano Messina - ritornare all'impianto originale del PNRR, con il sostegno all'investimento privato, sia per il corto che per il lungo raggio (500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi di euro per il secondo), cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, il sostegno di Cassa Depositi e Prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale.

Il PNRR - conclude Messina - è infatti un'occasione imperdibile anche per rilanciare questo settore con il suo indotto e la sua occupazione specializzata che ad oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione".

Anche i sindacati nazionali plaudono alla decisione dell'Italia di ricorrere contro la tassazione chiesta dalla UE sulle AdSP. "Finalmente una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di

Sistema Portuale". È quanto dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell'annuncio del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'UE sugli aiuti di stato ai porti italiani.

"Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia avverso al pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre AdSP, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico". Così proseguono le organizzazioni sindacali, che aggiungono "il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione".

Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti "il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distorsivo del mercato. È fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il "bene pubblico" e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale".

Infine, concludono le organizzazioni confederali dei trasporti, "la presa di posizione del nostro Paese annunciata dalla ministra De Micheli, raccoglie una nostra sollecitazione su una vicenda che si sta trascinando da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento andando a snaturare il ruolo di terzietà delle AdSP, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori".

Abbiamo appreso, molto favorevolmente, le dichiarazioni della ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, circa la volontà dell'Esecutivo nella volontà di procedere all'impugnazione, dinanzi al Tribunale ai sensi dell'art. 263 TFUE, della Decisione definitiva della Commissione EU del 4.12.2020, relativa al regime di Aiuti Sa.38399/2019/C (Ex 2018/E).

La nostra Associazione si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra Nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale.

Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla "loro" tanto agognata privatizzazione dei porti.

Riteniamo estremamente importante, quindi, l'appello che il dottor Matteo Bianchi ha esteso a tutto il cluster portuale italiano nell'essere accanto al Governo in questa importante battaglia. Sicuramente, come ANCI, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima

fila nella difesa del nostro mondo. Ora, c'è bisogno, di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma.

HHLA PLT Italy rispetta

International lavora intensamente all'integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale." Francesco Parisi, amministratore delegato del gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: "Siamo molto contenti per il perfezionamento dell'investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo."

Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all'interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell'area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un'altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch'essi nel primo trimestre.

La posizione strategicamente favorevole del porto Adriatico di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l'entroterra. Il terminal multifunzionale è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea.

Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.

Tasse e governance

manca di chiarezza, che ormai risulta da un eccesso di legislazione senza il necessario coordinamento, si aggiungono da tempo le incertezze le contraddizioni di Bruxelles, che si trascinano spesso per anni generando non solo contenziosi ma anche dubbi interpretativi e (a volte) scappatoie. Che non sono certo un rimedio: ma diventano quasi una necessità se si vuol far marciare la macchina del sistema economico globale.

PER LE CONSEGUENZE DELL'EPIDEMIA DEL COVID-19

Samoter slitta al 2023

Decisione condivisa con case costruttrici e associazioni di settore

VERONA - Samoter, il salone internazionale triennale di Veronafiere dedicato alle macchine per costruzioni, dà appuntamento ad aziende e operatori a marzo 2023. Si tratta di un ulteriore e definitivo spostamento, rispetto alla prima ipotesi di recuperare dal 3 al 7 marzo 2021 l'edizione 2020, posticipata a causa dell'emergenza Covid-19.

«Una decisione inevitabile, ma ponderata e condivisa - spiega Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere - Lo scenario legato alla pandemia dà ancora

poche certezze e, quindi, d'accordo con le case costruttrici e Unacea, l'associazione di riferimento del comparto, abbiamo individuato un nuovo posizionamento in linea con le esigenze del settore e con il calendario delle altre fiere specializzate in Europa. Al contempo, consapevoli dell'importanza per le aziende di avere un'occasione live dove presentare al mercato Italia le ultime novità, abbiamo deciso di organizzare un nuovo evento dinamico di avvicinamento, nell'autunno 2021».

Il format sarà quello della demo

in cava, con macchine e attrezzature da cantiere in azione dal 30 settembre al 2 ottobre 2021. Fin da subito, l'obiettivo è quello di realizzare un'iniziativa di livello nazionale, coinvolgendo operatori da tutte le regioni italiane e favorendo la partecipazione dei buyer anche dal Centro-Sud del Paese.

Inoltre, la contemporaneità dell'evento con Marmomac, la più prestigiosa fiera mondiale dedicata alla filiera della produzione litica, potrà offrire l'occasione per realizzare importanti sinergie tra comparti.

La crisi e i modelli secondo il Pci

LIVORNO - La crisi economica, conseguenza della pandemia di Covid ma non solo, morde duramente anche nel livornese. L'ultima colpita è la Londi, sulla quale ci è giunta la seguente nota da parte della segreteria provinciale del Pci.

"La situazione sta precipitando, la drammaticità del momento investe tutti e tutte. Una crisi economica sociale a cui nessun Governo riesce più a dare risposte efficaci è in atto e si prevedono scenari bui. La nostra provincia e la nostra città non sono esenti da tutto questo anzi ne sono coinvolte in pieno. Il contesto nel quale si trovano

oggi i lavoratori della Londi a cui va tutta la nostra solidarietà e il nostro sostegno dimostra ancora una volta di quanto sia grave la crisi occupazionale di Livorno. Non capiamo sinceramente come sia possibile continuare così con una perdita di posti di lavoro costante senza che ci sia una reale volontà di porre un freno alla desertificazione industriale da parte di chi governa questa città. Livorno non è un'area a crisi complessa per una iattura ma per il malgoverno di tutti questi anni. Gli ammortizzatori sociali che sino ad oggi rappresentano una forma di aiuto importante, sono dei

palliativi e dopo quando saranno finiti cosa succederà? Fotografare il contesto attuale non risolve niente, occorrono idee chiare e positive per esempio un forte intervento pubblico in economia, l'idea che il privato è bello e il pubblico no è fallita e sepolta lo si evince quotidianamente. Noi comunisti ribadiamo con forza la necessità di un nuovo progetto di società e per costruirlo è indispensabile che i lavoratori, gli studenti e tutti coloro che rappresentano gli strati popolari di questo nostro martoriato paese si mobilitino per cambiarlo".

NEL QUARTO TRIMESTRE DEL 2020

Livorno, navi -12,5%

Altalena anche per la cellulosa - Novembre ok per i TEUs

LIVORNO - Nel quarto trimestre 2020, informa l'Avvisatore Marittimo del porto labronico, il numero delle navi arrivate a Livorno segna ancora segno meno a doppia cifra: -12,5%.

Novembre registra la minore

variazione negativa oltre che nel Q4 anche nel periodo post pandemia pari a -7,2% ed è il mese in cui si rileva il miglior dato del traffico full container pari a +11% che in termini assoluti vale sei navi in più arrivate rispetto a novembre 2019.

Da segnalare in novembre l'aumento di chimichiere quantificato in +26% e il calo delle cellulose del 38%.

Recupero in ottobre delle navi adibite a trasporto autovetture nuove +12% e traghetti +2%. Bene grano e cellulosa.

In dicembre tengono contenitori grano e cellulosa. Per la prima volta dopo cinque anni i Ro-Ro rotabili arrivati scendono sotto quota cento, esattamente novantaquattro.

Solo scali tecnici/sosta per le navi da crociera. In calo del 12,5% il numero totale di navi arrivate.

Tiponave	4tri2019	4tri2020	VAR (%)
Contenitori			
Motonavi	170	173	1,76
RoRo	12	10	-16,67
Totali	182	183	0,55
Traghetti pax	576	557	-3,30
Motocisterne			
Bunker	6	8	33,33
Crude Oil	14	10	-28,57
Totali	41	44	7,32
RoRo			
Autovet nuove	99	93	-6,06
Contenitori	12	10	-16,67
Rotabili	461	351	-23,86
Totali	577	459	-20,45
Gasiera	12	13	8,33
Chimichiere	95	88	-7,37
M/N Passeggeri	99	12	-87,88
Crociéristi	188412	0	
Yacht	31	33	6,45
Altre tipologie			
Cellulosa	35	33	-5,71
Grano	5	9	80,00
Merce Varia	2	1	-50,00
Impiantistica	4	5	25,00
Totale navi arrivate	1750	1531	-12,51

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@lagazmar.191.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

www.lagazzettamarittima.it

SEGUICI ANCHE SUL WEB

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

Fondi d'investimento, perché demonizzarli?

Dal dottor Fabrizio Vettosi, managing director, riceviamo:



Fabrizio Vettosi

non muterebbe la sua operatività e la sua affidabilità, e laddove ciò avvenisse, con conseguente inadempimento degli obblighi concessori, l'Autorità interverrebbe (o potrebbe farlo) con l'istituto della revoca della concessione.

Pertanto mi sembra davvero fuori luogo questa populistica campagna (periodica) di demonizzazione dei "Fondi di Investimento" considerati quasi un "soggetto imprenditoriale" a parte; oserei dire un "appesato" tale da essere discriminato nella libera operatività di impresa; e mi preme precisare quanto segue:

Il termine "Fondi di Investimento" è molto generico e, pertanto, prima di essere utilizzato andrebbe compreso nelle sue diverse declinazioni. La parola "Fondo" è piuttosto abusata e va da una semplice Holding di Investimento, ad un Fondo c.d. "aperto" al dettaglio (quelli che tutti noi compriamo in banca), ad un Fondo "riservato" (ad investitori istituzionali), ad un Fondo di Turnaround o Distressed (quelli che acquistano crediti non performanti o di aziende da ristrutturare), ad un Fondo di Private Debt (che presta soldi similmente ad una banca), ad un Fondo di Private Equity (che rischia il proprio capitale per diventare socio od acquisire un'azienda privata).

Probabilmente il dott. Ruffini si riferisce a questi ultimi che si sono resi protagonisti di alcune recenti operazioni e di cui, vivaddio, dovremmo andarci fieri e riempire le pagine di giornali di elogi e di menzioni piuttosto che di critiche. Infatti, in qualunque Paese al mondo che fa della logistica il suo orgoglio (vedi Olanda, Belgio, Germania, Singapore, Honk Kong), l'attrattiva dei propri asset logistici da parte di Investitori Istituzionali Internazionali è accolta con favore ed orgoglio. In Italia, invece, la denigriamo quasi definendo i soggetti entranti come gli "Unni" alla ricerca di razzie.

Caro dott. Ruffini recentemente in Italia, e dico finalmente, soggetti quali ICon Infrastructure, Infravia, Infracapital, Global Infrastructure, Basalt, F2i, e nel mio piccolo anche la piccola società che dirigo, si sono accorti che esistono delle eccellenze che forse possono essere valorizzate ed ottimizzate, oltre che poter diventare dei campioni Internazionali (e non solo Nazionali), piuttosto che essere detenute da privati che mirano (e lo dico con molta sincerità) a curare i propri "orticelli" in quelli che per anni sono stati "condomini di palazzi" (i Porti e le varie gestioni "semi-familiari" di questi).

Questi stimati colleghi, oltre ad avere la fiducia mia e sua (lei non lo sa, ma a volte amministrano le nostre attuali e future pensioni), sono dotate di team di professionisti il cui scopo è la tutela e la valorizzazione dei capitali affidati e non la tutela di interessi personali a scapito di altri o l'acquisizione di consensi politici (voti e popolarità). Da cui ne deriva che lo scopo che induce tali soggetti ad investire nei porti e nelle infrastrutture nazionali non è certo quello di fare una "mosconata" "mordi e fuggi", bensì di rendere più efficienti tali infrastrutture e di portare governance e disciplina in azienda a volte preda di una cultura di impresa che ne determina l'eutanasia a scapito dello sviluppo.

Evidentemente ci dovremmo domandare perché i Fondi di Private Equity Infrastrutturali (e sottolineo questa specializzazione) hanno posto sotto attenzione questi asset. Probabilmente lo è perché, sino ad oggi, la politica non è stata capace di rendere efficiente il sistema e, quindi, hanno intravisto concrete opportunità di valorizzazione prospettica che potrà derivare da sinergie e maggiore attrattività commerciale.

Torno per un attimo all'origine e le chiedo: quante volte ha visto cambiare la proprietà di una società terminalistica da un soggetto privato ad un altro soggetto privato: si è mai scandalizzato? Cosa vi è di diverso se l'acquista un Fondo di Private Equity? Mi sembra onestamente una discriminazione ingiustificabile. Anzi molte volte queste società sono finite nelle mani di soggetti che eufemisticamente potremmo definire non molto capaci (imprenditorialmente e finanziariamente) determinandone poi sorti fortemente negative. Non sarebbe stato meglio, invece, se fossero finite nelle mani di soggetti finanziari molto più disciplinati e dotati di adeguate risorse?

Le potrei fare degli esempi in entrambi i sensi, ma saremmo strumentalizzati, mi limito a citarne uno vicino alla nostra amata Livorno, quello di MarterNeri, azienda gestita in maniera esemplare dal suo fondatore (Giorgio Neri) che ha avuto la lungimiranza di accompagnarsi per ben quattro volte nella sua vita imprenditoriale ad un Fondo di Private Equity. Ebbene, questo Gruppo ha sempre accresciuto i suoi risultati ed il suo valore e costituisce un buon esempio da replicare ed una strada per tanti che, invece, sono indotti a rimanere arroccati a difesa di posizioni utilizzando strumenti anacronistici.

Mi scuso per l'appassionato sfogo, rinnovo la mia stima per Lei e rispetto le Sue riflessioni, ma mi sembrava opportuno un chiarimento forse un po' diffuso e didascalico, ma quanto mai necessario visto che negli ultimi sette anni in Italia sono stati investiti tra Genova, Livorno, Trieste, Venezia, Carrara oltre 500 mil. di euro da parte di Fondi Infrastrutturali per acquisire quote di partecipazione in aziende concessionarie in ambito portuale, e ciò senza tener conto degli investimenti in altre forme di infrastruttura (società di traffico passeggeri e ro-ro, e società ferroviarie). Un ultimo punto, sempre di natura prettamente teorica: normalmente i Fondi Infrastrutturali investono con un orizzonte c.d. "paziente" ovvero di circa dieci anni, sinceramente a volte vedo privati con orizzonti ben più corti, per non dire speculativi.

*

Ringraziamo per prima cosa questo corposo intervento dell'amico Vettosi: sui Fondi d'investimento in effetti si dice oggi (e si scrive) di tutto e il contrario di tutto. Senza entrare nel merito - anche perché non è nostra materia - potremmo cavare dal ricordare che come in tutte le cose di questo mondo, ci sono Fondi "buoni" e Fondi "rischiosi". Non solo rischiosi per chi li sottoscrive, ma anche e specialmente per quello che possono determinare in campo operativo, se l'obiettivo primario è di remunerare chi investe. Va anche riconosciuto che oggi al mondo c'è - ci dicono - un eccesso di liquidità in cerca di investimenti. Il che sul piano economico e sociale è meglio che questa liquidità venga investita per supportare iniziative e lavoro che non farla dormire in banca. Semplicistico? Può darsi, ma sul tema di più non osiamo.

Tanto andò la gatta al lardo...

Dall'ex direttore de La Nazione Giuseppe Mascambruno riceviamo una lunga nota che sintetizziamo:



Marco Volpi

Mascambruno che Navarrini riferiscono che la Federazione Nazionale della Pesca Sportiva stia studiando pesanti sanzioni per il campione: e parlano anche di una eventuale ricaduta nel campo delle sponsorizzazioni. A Marco Volpi Stefano Navarrini rimprovera anche di essersi giustificato con un video su Internet che giustifica poco o niente. E la "soffiata" alle forze dell'ordine che ha permesso di beccare il campione quando è tornato a terra sarebbe il risultato di un'indignazione di chi, a torto o a ragione, pensa che l'episodio non fosse l'unico e che dietro a queste pescate miracolose ci fosse anche un mercato sommerso. Il che sarebbe ancora peggio per un campione mondiale.

*

L'amico Beppe ci perdonerà la sintesi estrema. Tra l'altro ci ha allegato un articolo del direttore di "Pescaimare" Stefano Navarrini - altro amico di lunga data - che in una intera paginata della rivista sottolinea come la notizia di Volpi beccato a pescare di frodo lasci sgomenti i veri appassionati. Sia



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.

Venezia, l'acqua alta e le navi



Dal dottor Francesco Valentini riceviamo:

Signor direttore, seguo grazie a un amico abbonato il vostro giornale ed ho letto a più riprese che vi siete occupati anche del M.O.S.E., con la sua lunghissima genesi, i suoi scandali e di recente anche la sua entrata in funzione. Che ha generato indubbiamente il vantaggio di evitare distruttive "acque alte" in Venezia, malgrado i tanti profeti scettici sui suoi risultati; ma che sta anche generando un vespaio di nuove polemiche riguardo alle limitazioni del traffico navale, specie per le crociere. Io mi trovo al centro di un dibattito interiore: Venezia è un gioiello di cultura anche architettonica e le acque alte hanno sempre più danneggiato monumenti unici come la basilica di San Marco e il Palazzo Ducale; però è anche vero che Venezia è una città tenuta in vita dal turismo e impedire alle navi da crociera di entrarvi è un tagliarsi le fonti economiche principali. Trasferire tutto a Marghera? E quanto sosteneva l'ex presidente del porto, scatenandosi addosso quello che sapete. E allora?

*

Come sempre accade, soluzioni drastiche come il Mose comportano anche ricadute non sempre facilmente accettabili. Ma bisogna anche riconoscere, caro dottore, che questo mostruoso impianto costato decenni di polemiche, di fondi internazionali e di "baruffe chiogiotte", sta funzionando. Considerato che secondo gli esperti in climatologia ci saranno nei prossimi decenni ulteriori aumenti del livello del mare, c'è solo da augurarsi che possa funzionare bene anche in futuro: il che dipenderà anche e specialmente dalla manutenzione, che come sappiamo non è né semplice né economica. È vero che l'ingresso delle navi da crociera davanti a piazza San Marco è uno spettacolo di incredibile richiamo per i turisti, sufficiente da solo per riempire - quando operano - le stesse navi. Ma le soluzioni di compromesso sono state studiate e sono, appunto, compromessi. La nostra speranza, che ci auguriamo lei condivida, è che si trovi davvero un sistema definitivo che non uccida il turismo, ma specialmente che non affoghi Venezia.

Traffici di cellulosa, dove si deforesta?

Il lettore Paolo Oriana, che studia economia a Pisa, ci scrive una lunga nota che dobbiamo sintetizzare:



Nella foto inviata dal lettore: Tronchi d'albero a galla in un canale di Livorno.

mai è ridotto a pochi paesi e tra l'altro ha un risultato economico più basso rispetto ai processi di piantumazione moderni, studiati al computer in cicli annui. Il legname e la cellulosa che arrivano sui porti italiani vengono in gran parte da questi processi dove piante ad alto tasso di crescita sono continuamente rimesse a dimora in modo da assicurare un gettito costante. Non bisogna dimenticare che per fortuna la produzione della carta e degli imballaggi oggi si avvale anche di quote sempre più alte di recupero della stessa carta e dei materiali adatti.

Nelle cicliche statistiche diramate dall'Autorità Portuale di Livorno si può leggere che tra i pochi traffici che non calano malgrado il disastro dell'economia italiana ci sono quelli della cellulosa. So che sono più che altro a supporto delle cartiere della lucchesia, evidentemente impegnate a pieno ritmo. Ho anche rintracciato, su un libro di vecchie immagini, una foto che credo risalga ai primi del secolo scorso in cui si vede un canale di Livorno ingombro di tronchi d'albero. Ne deduco che quelli attuali non siano traffici nuovi: ma da dove viene tutto questo legno?

*

Il giovane lettore ha ragione, quelli del legname non sono certo traffici nuovi, anche se è cambiata la tecnologia ed oggi più che tronchi arrivano pallet di cellulosa già trattata. Alla base comunque c'è sempre una pianta, che può essere un albero ma anche il prodotto di una piantagione specifica destinata a cicli abbattimenti. Il deforestamento selvaggio or-

Ma i Fondi d'investimento fanno logistica?

Il lettore Sergio dell'Omodarme ci scrive:

Ho letto sul vostro giornale che anche a Livorno i Fondi d'investimento stanno acquistando terminal o imprese di logistica ma mi sfugge una strategia che sembra più realizzare perdite che guadagni, come i Fondi stessi hanno il compito di fare. L'operazione MarterNeri condotta da F2i Holding Portuale sembra da una parte un potenziamento di un brand che era già passato attraverso una serie di fusioni, da un'altra la nascita di una catena di servizi portuali che almeno a breve non sembra possa generare grandi profitti. In un vostro articolo di commento all'operazione si legge anche che il dottor Giorgio Neri, di cui conoscevo bene il padre fondatore dell'impresa, rimane alla guida del nuovo assetto. Francamente, dove va a parare il tutto?

*

Non siamo specialisti del settore, ma concordiamo con il lettore sul fatto che i Fondi d'investimento, per rendere conto a chi ci investe sopra, devono puntare al guadagno. Ma in realtà le dinamiche dell'economia più o meno speculativa sono molto più sofisticate. Tant'è che i Fondi oggi stanno diventando proprietari - o se preferiamo, finanziatori - di settori sempre più importanti della catena logistica: dall'armamento navale ai terminal, dalle imprese trasportistiche alle grandi reti informatiche. Ovviamente, ci sarà un perché, dando per scontato che non siano diventati tutti ansiosi di perdere soldi. Gli esperti sostengono che il mondo della logistica è oggi tra i più "aggrebbili" visti i danni della crisi: ma è anche quello che a medio e lungo termine garantirà se non altro un buon mantenimento dei propri valori, essendo alla base stessa dell'economia mondiale e destinato in ogni caso a crescere. Niente di nuovo sotto il sole: l'impero romano conquistò il mondo di allora proprio grazie alla superiore logistica; e il pragmatismo dell'attuale impero economico della Cina - non sapremmo come definirlo in altro modo - a sua volta punta sulla conquista della logistica mondiale, a partire dalle varie Vie della Seta.

In quanto all'operazione MarterNeri, ci risulta essere al seguito di una serie ravvicinata di passaggi. Nel 2018 Neri Srl, che era posseduta come maggioranza azionaria dal Fondo Palladio, si fonde con Mar-Ter Spedizioni Spa di Monfalcone, nasce MarterNeri che in forte maggioranza rimane di Palladio. La successiva operazione, dei giorni scorsi, è che il Fondo Palladio cede la propria quota a F2i Holding Portuale, già presente in altri quattro porti italiani. E chi è F2i? Ci dicono essere l'emanazione della Cassa Depositi e Prestiti, con questo il più grande dei Fondi d'Investimento italiani. Giorgio Neri rimane alla direzione del nuovo soggetto. Dovremo adesso vedere le mosse successive di F2i dopo che avrà "digerito" il boccone.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Mosca in corsa sulla rotta Artica



Nella foto: Webinar di Intesa San Paolo.



Nella foto: GNL attraverso l'Artico.

dichiarato: arrivare per primi nell'aprire rotte commerciali economicamente convenienti attraverso il Polo Nord.

La compagnia statale che ha varato Arktika, Rosatomflot, punta sulla nave - continua "Rinnovabili" - per aumentare il traffico di naviglio commerciale russo attraverso le (sempre meno) ghiacciate acque del Nord. Con 173 metri di lunghezza e più di 50 membri di equipaggio potrà farsi largo attraverso ghiacci spessi anche 3 metri. E oggi per diversi paesi dell'emisfero boreale, l'Artico è diventato obiettivo primario del commercio marittimo. I cambiamenti climatici avvicinano anno dopo anno

il momento in cui sarà aperta tutti i mesi la rotta del Mare del Nord, cioè quando le navi commerciali saranno in grado di usare la rotta Artica praticamente senza interruzione.

"La creazione di una flotta nucleare moderna di rompighiaccio, capace di assicurare tutto l'anno una navigazione sicura lungo tutta la rotta del Mare del Nord è un compito strategico per il nostro paese", ha dichiarato Vyacheslav Ruksha di Rosatomflot.

Una recente ricerca del Centro nazionale per la ricerca atmosferica ha mostrato che, per quanto riguarda l'estensione del ghiaccio marino, un nuovo stato climatico nell'Artico è già emerso intorno alla fine del secolo. Le minime medie nel mese di settembre sono inferiori del 31% rispetto al decennio 1979-1988. Se le emissioni di gas serra dovessero rimanere al loro stato attuale, i ricercatori prevedono che entro la fine di questo secolo l'Artico non avrà ghiaccio per un periodo da tre a dieci mesi all'anno. Sul tema si comincia a discutere con attenzione anche in Italia, come nel recente webinar di Intesa San Paolo.

Flotte navali e rinnovamento

potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e delle ciclovie e a un imponente rinnovamento del parco circolante di mezzi per il trasporto pubblico locale". In questo filone potrebbero forse essere ricompresi anche mezzi navali. Poi ancora si legge: "Si promuove il rilancio dell'industria italiana produttrice di mezzi di trasporto pubblico e della relativa componentistica tramite una coerente e prevedibile politica di public procurement, il sostegno alla ricerca e sviluppo delle aziende della filiera autobus e più in generale dell'automotive, nonché contributi agli investimenti

laddove praticabile dato il regolamento RRF e la normativa europea sugli aiuti di Stato".

Scorrendo lo schema riassuntivo dei progetti e dei relativi finanziamenti si nota che 7,55 miliardi di euro saranno destinati a "Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile". Ai "Sistemi di gestione rifiuti raccolti a mare nelle aree portuali" dovrebbe andare mezzo miliardo, mentre il "Progetto integrato Porti d'Italia" si è meritato 3,32 miliardi e qui ci sono dentro i soldi per la nuova diga di Genova e per il porto di Trieste oltre agli altri interventi ammessi negli scali italiani. Alla voce "Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici" corrisponde poi un budget di fondi pubblici pari a 360 milioni di euro. Sempre in tema di infrastrutture, infine, 26,7 miliardi andranno a "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese" mentre 1,6 miliardi sono riservati a "Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti".

L'associazione di categoria Confrasperto-Conffcommercio è intervenuta in merito per dire che "l'accesso dibattito sul Piano Nazionale è, purtroppo, fonte di preoccupazione, in quanto accresce le incertezze sugli effettivi sviluppi operativi che tale strumento strategico metterà a disposizione delle imprese". Per Confrasperto-Conffcommercio è "essenziale che siano sostenuti gli investimenti degli operatori del trasporto e della logistica nella transizione verde e digitale: sostegno per navi a ridotte emissioni nei settori dei traghetti e delle crociere, anche per rilanciare la cantieristica italiana, rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali, diffusione dei combustibili alternativi e impiego dell'idrogeno nei trasporti via terra e via mare sono le priorità. Sul fronte delle infrastrutture è necessario dedicare una particolare attenzione al tema della resilienza ai cambiamenti climatici".

Confrasperto ritiene che "il

Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza per essere più efficace non dovrebbe privilegiare interventi che sarebbero comunque realizzati con risorse ordinarie dello Stato ma definire un quadro, il più possibile condiviso, di misure addizionali, che sappiano imprimere al tessuto produttivo italiano l'atteso incremento di competitività".

L'ok di ART a quattro linee

delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) relativa ai collegamenti marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti, "avendo rilevato il recepimento delle misure regolatorie per il cabotaggio marittimo stabilite dalla stessa ART con la delibera n. 22/2019."

In particolare - si legge in un comunicato ufficiale dell'Autorità - l'ART ha valutato positivamente la scelta del MIT di aprire al mercato quattro collegamenti su dieci che in precedenza erano oggetto di convenzione: Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo. Ciò in quanto la presenza consolidata di operatori in concorrenza ha fatto cessare le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico attraverso il ricorso ad un regime di compensazioni".

"La prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato - continua ART - che deriva dalla sottrazione all'affidamento tramite gara di quattro delle dieci rotte precedentemente in convenzione, produrrà un significativo risparmio di risorse pubbliche impiegate per garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti.

ART ha inoltre ritenuto conforme alle proprie misure regolatorie la volontà del MIT di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente (es. re-

golarità e continuità del servizio), a tutti gli operatori, sul collegamento Civitavecchia-Olbia.

L'Autorità ha infine valutato positivamente la scelta di mantenere l'affidamento a gara con Contratto di Servizio delle linee: Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Genova-Porto Torres (solo per il periodo invernale), Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Termoli-Tremiti. Su queste tratte, infatti, ART ha riconosciuto la mancanza di garanzie che il libero mercato, senza l'intervento pubblico, possa soddisfare le esigenze della domanda. L'Autorità però ha fornito anche alcune indicazioni per le successive procedure di affidamento, in coerenza con la propria regolazione.

In termini generali il parere indica, comunque - conclude ART - la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario post-pandemico, anche attraverso specifiche indagini trasportistiche.

Complessivamente i servizi di cabotaggio marittimo hanno registrato in Italia, nel 2019, circa 79 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati, di cui circa il 2,5% è riconducibile ai servizi di cabotaggio con le isole oggetto della convenzione MIT-CIN. Rispetto al solo mercato relativo a tali collegamenti, i servizi oggetto della convenzione MIT-CIN hanno garantito il trasporto di circa il 30% dei passeggeri totali.

Per la pubblicità conferma

608 della legge di rilancio); in particolare, per gli anni 2021 e 2022 il credito d'imposta per investimenti pubblicitari è concesso nella misura unica del 50% del valore degli investimenti pubblicitari effettuati sui giornali quotidiani e periodici, anche online, entro il limite massimo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, che costituisce tetto di spesa.

Si tratta di un significativo aiuto alle imprese editoriali, specie alle piccole come la nostra, che possono incrementare così la pubblicità in tempi di crisi generale, non incidendo sui costi reali per le aziende.

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