



IN VISTA DELLE CELEBRAZIONI PER L'ANNIVERSARIO

## 75 anni di Confetra

**Il presidente Nicolini: "Siamo custodi di una importante storia, che continua"**



Guido Nicolini

ROMA - Si è riunita la prima giunta del 2021 della Confederazione Confetra con interventi, tra gli altri, di Luca Becce (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP), di Bruno Pisano (sulla Brexit), di Alessandro Albertini (segue a pagina 8)

### Franza

### o Spagna...

LIVORNO - Dunque, quel drago di Draghi starebbe per fare il miracolo: cioè governare insieme al diavolo e all'acqua santa, come dicevano i nostri nonni per definire l'impossibile. Dobbiamo sperare? Boh, ne abbiamo provate di tutte, niente meraviglie. Speriamo. Rimangono alcuni dati di fatto da sottolineare.

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 8)

ALLARMANTE RICHIAMO DELLA FEDERAGENTI NAZIONALE

## Broker marittimi italiani al collasso

**Tra le responsabilità della crisi anche l'incapacità del sistema Paese di difendersi dai player stranieri - I prezzi sempre maggiori della pandemia**



### Pirati in Guinea: ora s'impegna anche l'UE

ROMA - Confitarma rilancia in uno dei suoi rapporti, l'intervento dell'ECSA sulla crescente minaccia della pirateria sulla costa Occidentale dell'Africa. L'industria marittima - sottolinea il rapporto - rimane estremamente preoccupata per il continuo aumento degli attacchi armati contro le navi mercantili nel Golfo di Guinea. Attraverso il lancio del concetto CMP, l'UE sta finalmente compiendo un primo passo positivo per mettere in comune e coordinare le risorse degli Stati membri nella regione, collaborando con gli Stati costieri per trovare soluzioni a questo problema complesso.

Tuttavia, resta ancora molto da

fare - sottolinea Confitarma - per garantire la sicurezza delle navi e dell'equipaggio in transito nel Golfo di Guinea.

Il numero di attacchi contro le navi nella regione e il rapimento di equipaggi a scopo di estorsione (segue a pagina 8)

ROMA - Rischia di subire danni gravissimi fino a collassare - scrive in un suo rapporto Federagenti - uno dei pilastri portanti del cluster marittimo italiano, quello formato dalle aziende di brokeraggio impegnate nell'attività di noleggio e compravendita delle navi: in dieci anni diverse decine di aziende sono uscite di scena e diverse centinaia di posti di lavoro ad alta qualificazione professionale sono andati persi.

Considerato da sempre una delle eccellenze dello shipping italiano, il settore non sta pagando solo il prezzo altissimo della pandemia, ma soprattutto le conseguenze di un trend negativo che prosegue ormai da anni e che è frutto del combinato congiunto di una serie di fattori: dalla contrazione costante nel trasporto di alcune materie prime alla rinfusa (in primis il carbone) e, conseguentemente, dei noli, alla perdita del controllo da parte dei capitali italiani di attività strategiche industriali come (segue in ultima pagina)

**Sciopero vicino sulle Autostrade contro ASPI**

ROMA - "Lo sciopero in Autostrade per l'Italia è più vicino". Lo annuncia la Fit-Cisl spiegando che: "Dopo un confronto che dura da mesi, le procedure di raffreddamento, ovvero il tentativo di mediazione ai sensi della legge che regolamenta il diritto di sciopero nei servizi pubblici, hanno avuto un esito negativo. Questo per dirette responsabilità dell'azienda. ASPI ha annunciato in modo trionfalistico un piano industriale ambizioso, ma sotto la patina sfavillante, sono molte le cose che non vanno".

"Innanzitutto dal punto di vista occupazionale - continua la nota della Fiat-Cisl diramata giovedì - non basta assicurare l'assunzione di 2 mila persone, perché in primis ne servono molte di più e in secundis una fetta consistente, molto più di quanto previsto dall'azienda, deve essere impiegata nei servizi operativi. Non sappiamo più come ripetere che è una (segue in ultima pagina)

CON IL TAGLIO DI UN VECCHIO PONTILE A LIVORNO

## Sfida delle grandi navi

**Sarà riprofilato l'ingresso alla Darsena Toscana per navi fino a 11 mila TEUs**

LIVORNO - Sono iniziati i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all'interno del porto di Livorno.

È arrivata infatti la piattaforma galleggiante "Francesca" della ditta Sales, munita di piloni stabilizzatori. Il mezzo ha a bordo un grosso escavatore munito di martello pneumatico che procederà a demolire i 35 metri del pontile. I residui della demolizione saranno poi salpati utilizzando un altro pontone galleggiante dotato di gru e trasportati a dimora.

L'intervento è prodromico all'esecuzione del dragaggio di 80.000 mc di sedimenti che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24 mila mq, con un ulteriore riprofilamento del canale di accesso alla Darsena Toscana che consentirà l'accesso di navi portacontainer anche da 11.000 TEUs.

I lavori, affidati alla ditta Sales, avranno un costo complessivo di 100.000 euro, mentre l'importo previsto a base di appalto per il dragaggio si aggira intorno a 1,2 milioni di euro.

"Si tratta di un piccolo ma importantissimo intervento ai fini della sicurezza della navigazione nell'area di accesso al porto commerciale e del potenziamento della (segue in ultima pagina)

POSATA LA CHIGLIA NEL BACINO DI ANCONA

## Fincantieri per "Viking"

**La "Mars" era l'ottava di un totale di 20 unità da costruire per la società scandinava**



TRIESTE - La posa della chiglia della "Viking Mars", l'ottava nave da crociera oceanica che Fincantieri sta realizzando per l'armatore Viking, si è svolta nei giorni scorsi presso i cantieri navali di Ancona. La nave sarà consegnata nel 2022.

L'unità sarà collocata nel segmento delle piccole navi da crociera. Come le sue navi gemelle, avrà un lordo stazza di circa 47.800 tonnellate, 465 cabine (segue in ultima pagina)

NELLA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

## Cambio al comando tra Tarzia e Angora

**La cerimonia ristretta alla Stazione Crociere - Nostra intervista all'ammiraglio Basile**

### L'intervista

LIVORNO - Ammiraglio Basile, il cambio della guardia alla Direzione Marittima della Toscana avviene in un momento delicato per il Paese e per il suo stesso Corpo.

"È un momento delicato e difficile ma noi delle Capitanerie siamo da sempre in prima linea quando i momenti sono difficili. E devo dire con piacere che i riconoscimenti non ci mancano".

Arrivano, è vero, anche dai vostri colleghi di altre Coast Guard primarie, per il vostro impegno specie nella salvaguardia delle vite in mare. Poi ci sono le vostre responsabilità nei porti...

"Dove le condividiamo con le Autorità di Sistema, operando noi su tutti gli aspetti della sicurezza, loro sulla gestione del demanio e del lavoro portuale. Il tutto nel reciproco rispetto delle competenze e delle realtà locali, spesso diverse da direzione a direzione".

Si parla spesso dei tanti vostri A.F. (segue a pagina 8)



Nella foto (da sx): Il comandante Angora, l'ammiraglio Basile e il contrammiraglio Tarzia.

LIVORNO - Si è svolta martedì 9 febbraio la preannunciata cerimonia di avvicendamento al comando della Direzione Marittima di Livorno, tra (segue a pagina 8)

**FEDERMANAGER**  
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI  
LIVORNO

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

memlogisticatrasporti@gmail.com



**M&M**  
LOGISTICA E TRASPORTI S.R.L.

M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.**

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

**MEDITERRANEAN****SHIPPING COMPANY**

GINEVRA

**SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO**

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<b>USA EAST COAST</b> - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezioni interne). Bermuda, Hamilton via NY. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>SAN VICENTE</b>	109W	10-3	4-3	7-3	12-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC VITTORIA</b>	ME110W	17-3	11-3	14-3	19-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC JUDITH</b>	ME111W	24-3	18-3	21-3	26-3	3	18	18	18	18	18	18
<b>USA EAST COAST</b> - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).	<b>MSC ROSA M</b>	IS105R		Vedi	25-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC TOPAZ</b>	IS106R		Serv.	4-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC EMMA</b>	IS107R		5	11-3	5	3	18	18	18	18	18	18
<b>USA GOLFO</b> - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. <b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>ASTRID SCHULTE</b>	107W	22-2	17-2	19-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MAERSK KARLSKRONA</b>	108W	1-3	24-2	26-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MC ALTAMIRA</b>	MF109W	8-3	3-3	5-3	3	18	18	18	18	18	18	18
	<b>MC CHARLESTON</b>	MF110W	15-3	10-3	12-3								
<b>USA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - <b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>MSC CLEA</b>	MC107A	23-2	20-2	21-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>T.B.N.</b>	MC108A	2-3	27-2	28-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC SARA ELENA</b>	MC109A	9-3	6-3	7-3	18	18	18	18	18	18	18	18
<b>CANADA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Vancouver (e prosezioni interne). <b>MESSICO WEST COAST</b> - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>MSC VANCOUVER</b>	NL0106R		25-2	26-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC FLORENTINA</b>	NL0107R		4-3	5-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC LAURA</b>	NL0108R		11-3	12-3	18	18	18	18	18	18	18	18
<b>NORD EUROPA</b> - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezioni interne).	<b>MSC VERONIQUE</b>	CX108A	27-2	1-3	2-3								
	<b>MSC ANNICK</b>	CX109A	6-3	7-3	8-3								
	<b>MSC BRIANNA</b>	CX110A	13-3	14-3	15-3								
<b>CANADA</b> - Montreal - SERVIZIO DIRETTO - (e prosezioni interne).	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY106R			17-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC PAMELA</b>	MI107A	23-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	23-2		3	18	18	18	18	18	18	18	18
	<b>MSC ARINA</b>	FJ107E		27-2									
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY107R		24-2									
<b>EAST AFRICA</b> - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. <b>INDIA</b> - Nhava Sheva, Mundra (e prosezioni interne), Chennai (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. <b>PAKISTAN</b> - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). <b>BANGLADESH</b> - Chittagong. <b>SRI LANKA</b> - Colombo. <b>MALDIVE</b> - Malé.	<b>MSC PAMELA</b>	MI107A	23-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	23-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC ARINA</b>	FJ107E		27-2		3	18	18	18	18	18	18	18
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY107R		24-2									
<b>BRASILE</b> - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. <b>URUGUAY</b> - Montevideo. <b>PARAGUAY</b> - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. <b>ARGENTINA</b> - Buenos Aires (e prosezioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.	<b>MSC ADELAIDE</b>	MM107A	23-2	19-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>CSAV ALBANY</b>	MM108A	2-3	26-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY106R			17-2								
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY107R		24-2									
<b>CILE</b> - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne). <b>PERÙ</b> - Callao, Paíta. <b>ECUADOR</b> - Guayaquil. <b>COLOMBIA</b> - Buenaventura, Cartagena. <b>VENEZUELA</b> - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezioni interne). <b>COSTARICA</b> - Moin, Puerto Caldera. <b>GUATEMALA</b> - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. <b>HONDURAS</b> - Puerto Cortes. <b>PANAMA</b> - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne). <b>EL SALVADOR</b> - Acajutla. <b>NICARAGUA</b> - Corinto.	<b>MSC CLEA</b>	MC107A	21-2	23-2	20-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>T.B.N.</b>	MC108A	28-2	1-3	27-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC SARA ELENA</b>	MC109A	7-3	8-3	5-3		18	18	18	18	18	18	18

# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

## MEDITERRANEAN



## SHIPPING COMPANY

GINEVRA

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b>				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	21-2	Vedi	19-2	Vedi	23-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC NURIA</b>	MW108A	28-2	Serv.	26-2	Serv.	2-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW109A	7-3	9	5-3	3	2-9	18	11	18	18	18	18
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT			AN		
	<b>MSC JEONGMIN</b>	MC106A	14-2	16-2	13-2					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC CLEA</b>	MC107A	21-2	23-2	20-2					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>	MC108A	28-2	2-3	27-2					18	18	18	18
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>PUSAN C</b>	MA106A	25-2	27-2				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	<b>APL SAVANNAH</b>	ONN9JE	4-3	6-3				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	<b>SEAMX GREENWICH</b>	MA108A	11-3	13-3				18	(via SP)	18	18	18	
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY107R					24-2						
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY108R					3-3						
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY109R					10-3						
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). <b>IRAQ</b> - Umm Qasr. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. <b>JAPAN</b> - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC SIXIN</b>	FJ107E			Vedi	6-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC GULSUN</b>	FJ108E			Serv.	13-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC MIA</b>	FJ109E			16	20-3	15	18	18	18	18		
<b>MEDIO ORIENTE</b> - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC PAMELA</b>	MI107A	23-2	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC MADELEINE</b>	IV106R	2-3	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC TEXAS</b>	IV107R	9-3	16	18	18	18	18	18	18	18		
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	<b>JSP LEVANTE</b>	YA108A	25-2		Vedi		Vedi		Vedi				
	<b>SAG GOOD TIMING</b>	YA109A	4-3		Serv.		Serv.		Serv.				
	<b>JSP LEVANTE</b>	YA110A	11-3		2		3		18				
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	<b>MSC MALENA</b>	YM107A	20-2		Vedi		Vedi		Vedi				
	<b>MSC JENNY</b>	YM108A	27-2		Serv.		Serv.		Serv.				
	<b>MSC MALENA</b>	YM109A	6-3		1		3		18				
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
					Vedi	Vedi		Vedi					
					Serv.	Serv.		Serv.					
					12	7 e 8		12bis					
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS					
	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	21-2	19-2	23-2	Vedi							
	<b>MSC NURIA</b>	MW108A	28-2	26-2	2-3	Serv.							
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW109A	7-3	5-3	9-3	3							

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA										CARICO DIRETTO PER:
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT			
<b>MSC MARYLENA</b> <b>MSC EDITH</b> <b>MSC MARYLENA</b>	AE106A	16-2	15-2									HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	AE107A	23-2	22-2										
	AE108A	2-3	1-3										
<b>MSC AMERICA</b> <b>MSC CANBERRA</b> <b>MSC ANAHITA</b>	AC107A	18-2	POL CE					22-2			MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AC108A	25-2						1-3					
	AC109A	4-3						8-3					
<b>AS PAMIRA</b> <b>MSC MASHA 3</b> <b>MSC THIANNON</b>	AA106A	14-2						16-2			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AA107A	21-2	20-2					23-2					
	AA108A	11-3	27-2					2-3					
<b>MSC NILGUN</b> <b>MSC JEMIMA</b> <b>MSC ALIX 3</b>	AB107A	17-2	20-2	19-2				16-2	23-2		ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AB108A	24-2	27-2	26-2				23-2	2-3				
	AB109A	3-3	6-3	5-3				2-3	9-3				
<b>CONTSHIP IVY</b> <b>CONTSHIP IVY</b>	AM107A							14-2			KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AM108A							21-2					
<b>MAERSK HUACHO</b> <b>MAERSK HIDALGO</b> <b>MAERSK HONG KONG</b>	106E							16-2			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
	107E							23-2					
	108E							5-3					
<b>MSC GIANNINA</b> <b>MSC GIANNINA</b>	AH107A	23-2	22-2	21-2				23-2	19-2		MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AH108A	2-3	1-3	28-2				2-3	26/2				
<b>LUEBECK</b> <b>LUEBECK</b>	AY108R	21-2						19-2			BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AY109R	28-2						26-2					
<b>MSC TIA</b> <b>SPIRIT OF CHENNAI</b> <b>T.B.N.</b>	AS107A	17-2	19-2					16-2			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	AS108A	24-2	26-2					23-2					
	AS109A	3-3	5-3					2-3					
<b>CONTSHIP TOP</b> <b>CONTSHIP TOP</b>	AH107A				26-2			21-2	18-2		BAR		
	AH108A							28-2	25-2				

TRA ADSP E PREFETTURA LOCALE

## Protocollo di legalità per il porto di Bari

Verifiche antimafia anche su contratti, concessioni demaniali e affidamenti indipendentemente dal valore

BARI – Mercoledì scorso 10 febbraio, nell'Ufficio Territoriale del Governo di Bari, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo, hanno sottoscritto un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell'Ente portuale.

È noto che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e all'amministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dell'utenza portuale e l'amministrazione del demanio marittimo.

Attraverso il Protocollo di Legalità, che ha ricevuto il nulla osta del Ministero dell'Interno, anche in attuazione delle recenti disposi-



Ugo Patroni Griffi

zioni introdotte dal Decreto Legge c.d. Semplificazione, si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive l'obbligatorietà, ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del

tentativo di infiltrazione criminale.

Si tratta di un obiettivo importante che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall'AdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell'attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l'interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate.

Il nulla osta del Ministero dell'Interno consentirà di attivare Protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell'Ente portuale (Brindisi, Lecce, Foggia, BAT).

Preposti alla attuazione del Protocollo sono per la Prefettura - U.T.G. di Bari, il dirigente pro tempore dell'ufficio antimafia per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il dirigente del Dipartimento Legale.

CON I PRESIDENTI NAZIONALE E LOCALI

## La Lega Navale Italiana dal sindaco di Livorno

Si è parlato dell'importante istituzione e del lavoro nel sociale che l'Ente svolge nella città



Nella foto: Il sindaco insieme ai suoi ospiti con il crest della LNI.

LIVORNO – Il sindaco di Livorno Luca Salvetti ha ricevuto in Comune l'ammiraglio Donato Marzano, presidente della Lega Navale Italiana. Presenti all'in-

contro l'assessore alla portualità di Livorno Barbara Bonciani, il contrammiraglio Piero Vatteroni delegato regionale della Lega Navale per la Toscana ed il presi-

dente della Lega Navale livornese Fabrizio Monacci.

Nel corso dell'incontro si è parlato dell'importante istituzione storica radicata in tutto il territorio nazionale e attiva nel sociale e nelle attività ambientali e di tutela del mare.

Un aspetto importante che è stato sottolineato è quello che riguarda la sezione sportiva agonistica che si occupa di diffondere gli sport nautici, in particolare, vela, canottaggio e canoa, coinvolgendo giovani e persone mature.

A Livorno, la sede locale della Lega Navale è molto attiva con particolare attenzione al mondo del disagio. Numerose infatti sono le iniziative organizzate nel corso dell'anno, anche in collaborazione con altre associazioni, rivolte ad attività di promozione e utilità sociale.

Come noto la Lega Navale Italiana è un Ente pubblico a carattere associativo che da oltre 120 anni continua l'opera di diffusione della conoscenza degli sport nautici e della cultura marittima, con particolare attenzione ai giovani, al volontariato, all'ambiente e all'inclusione sociale, attraverso circa 50.000 soci, 80 basi nautiche e oltre 260 strutture periferiche presenti su tutto il territorio nazionale.

INVESTIMENTI E LAVORI URGENTI ANCHE QUEST'ANNO A GENOVA

## Prosegue il piano per rafforzare il porto

Nel 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha aggiudicato interventi per quasi 200 milioni di euro



l'AdSP - è previsto il completamento dell'affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro.

Nel rispetto del diritto dell'Unione Europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l'applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia.

In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie.

Per approfondimenti, l'AdSP suggerisce di visitare la sezione del sito istituzionale www.portsofgenoa.com dedicata alla geolocalizzazione degli interventi infrastrutturali.

GENOVA – Nel corso del 2020 oltre al Programma Straordinario per il rilancio del porto di Genova - scrive in una sua nota l'AdSP - è proseguita anche l'attuazione degli interventi del Programma Ordinario, con l'aggiudicazione di lavori per oltre 37 milioni di euro complessivi sui quattro bacini del comprensorio.

In particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteorologici dell'ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure.

Per quanto riguarda il Programma Straordinario nel solo anno 2020 - continua la nota - l'importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l'80% delle previsioni a bilancio.

Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l'atto di sottomissione tra AdSP e l'RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l. per il recupero e la valorizzazione di Hennebique che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro.

Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell'anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l'ampliamento dell'aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea.

Nel corso del 2021 - sottolinea

IN COLLABORAZIONE CON MERCITALIA E SMET

## Sempre più ferrovia per Chep con i pallet

Le opzioni sulla Catania/Bologna e sulla Bari/Verona

MILANO – Chep, società di noleggio pallet, ha annunciato l'avvio di due collaborazioni che permetteranno di spostare su ferrovia le tratte svolte finora con altre modalità di trasporto. Ne dà notizia Supply Chain Italy, il sito telematico pieno di notizie sulla logistica.

La prima delle annunciate collaborazioni è sulla Catania-Bologna, che non sarà più mista (via nave e gomma), ma viaggerà su ferrovia grazie al supporto di Mercitalia Logistics. Questo progetto, partito in via sperimentale durante il lockdown, è adesso a regime e prevede dieci viaggi a settimana.

La seconda direttrice riguarda l'asse Bari-Verona che pure, grazie al supporto di SMET, ora non è più svolta su strada ma su rotaia. In questo caso sono otto - precisa ancora "Supply Chain Italy" - i collegamenti diretti effettuati ogni settimana.

"Tutti noi dobbiamo fare in modo che il futuro della logistica italiana comprenda quote maggiori di trasporto su ferro, anche in ragione degli obiettivi europei che mirano alla conversione del 30% dei transiti merci su strada entro il 2030" ha commentato sul sito Francesca Amadei, country general manager Italia dell'a-

zienda di pallet pooling. "Siamo aperti a nuove collaborazioni con produttori per incrementare i carichi in viaggio, soprattutto in un momento come questo dove il trasporto su ferro si configura come un'opzione potenzialmente più sicura rispetto a quello su gomma per prevenire il contagio da Covid-19. Il modello di business Chep è intrinsecamente sostenibile: promuovendo l'uso condiviso dei pallet e il loro riutilizzo, il pooling è una concreta rappresentazione di economia circolare che favorisce la creazione di supply chain più efficienti con meno costi operativi e meno sfruttamento di risorse naturali".

L'azienda ha evidenziato inoltre a Supply Chain Italy che questa doppia iniziativa contribuirà anche a ridurre lo "spread ferroviario" tra Nord e Sud, ovvero il gap di offerta di servizi che, dati di RFI alla mano, faceva sì che nel 2019 in Lombardia si registrasse ogni giorno il passaggio di 205 treni merci, mentre in Puglia e Sicilia la quota fosse rispettivamente di 20 e 8 treni giornalieri.

PER LA PERTINENZA DELLA MAREMMA E DEL TIRRENO

## Dalla Camera di Commercio tanti contributi a fondo perduto

Al via altri due bandi dedicati all'innovazione e al cicloturismo



Riccardo Breda

LIVORNO – Partono da lunedì 8 febbraio i nuovi bandi camerali dedicati all'innovazione ed al cicloturismo. Il primo bando ha l'obiettivo di sostenere in modo concreto l'innovazione delle piccole e medie imprese delle province di Grosseto e Livorno attraverso l'assegnazione di voucher del valore massimo di 10 mila euro, che dovranno comprendere sia la fase di studio e progettazione (attraverso

attività come studi di mercato, assestamenti tecnologici e analisi) che quella di realizzazione di progetti di innovazione o digitalizzazione dell'impresa. Partner dell'iniziativa il Dipartimento di Ingegneria Civile e Industriale dell'Università di Pisa, che realizzerà le fasi di analisi, checkup e progettazione personalizzate sull'esigenza di ciascuna impresa. A disposizione, un plafond di 200 mila euro. Il bando sarà attivo dall'8 febbraio fino al 1 dicembre del 2021, salvo esaurimento delle risorse.

La Camera di Commercio ha pensato anche però al settore del cicloturismo, segmento in forte crescita ed in linea con la tendenza, rafforzata dalla crisi pandemica, di turismo di prossimità e con mobilità slow: a questo è dedicato il bando per il potenziamento dei servizi connessi al cicloturismo. Sono 30 mila euro le risorse disponibili per le imprese turistiche (individuate con specifico codice Ateco) per effettuare interventi di vario tipo, dalla predisposizione di spazi ido-

nei per le bici alla realizzazione di materiale cartaceo e/o digitale della struttura finalizzato alla promozione del cicloturismo. Le domande possono essere presentate fino al 1° dicembre 2021, salvo esaurimento risorse.

"Il pacchetto delle risorse disponibili per le imprese si arricchisce di due nuovi bandi - commenta il presidente Riccardo Breda -. Il momento è complesso per tutto il mondo economico e per alcuni settori in particolare modo. Tuttavia proprio adesso dobbiamo sostenere le imprese nei processi di innovazione e ampliamento dei servizi, ormai indispensabili ad affrontare il "mondo che verrà" al termine della crisi sanitaria. Il mercato non si ferma ed è in continua evoluzione, spesso indotta proprio dalla situazione attuale. La Camera di Commercio scommette quindi sulle risorse che possono favorire il cambiamento".

È stato rifinanziato anche il bando camerali che eroga contributi a fondo perduto per l'internazionaliz-

zazione. In questo caso il contributo andrà a favore di iniziative volte a rafforzare la presenza all'estero, a sviluppare canali e strumenti di promozione all'estero, basati anche su tecnologie digitali. La somma stanziata ammonta a 50 mila euro. Ogni impresa potrà usufruire di un voucher che copre il 70% delle spese ammissibili, fino a un contributo massimo di 2 mila euro.

Infine, sono prorogati fino al 30 aprile i bandi camerali per contributi per lo smartworking e sulla sicurezza anticontagio. Il primo riguarda l'utilizzo di tecnologie digitali per incentivare il ricorso allo smart working; il secondo riguarda l'acquisto di tutti quei dispositivi anticontagio che sono serviti e servono per garantire la messa in sicurezza degli ambienti in cui le imprese esercitano la loro attività. Le domande possono essere presentate fino al 30 aprile 2021, salvo esaurimento risorse.

Tutte le informazioni e la modulistica per partecipare sono disponibili sul sito www.lg.camcom.it.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile  
ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/Amm.  
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione  
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione  
La Gazzetta Marittima  
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USP  
Associata all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta  
ecologica





ASSEGNATO AL NETWORK MEDECC

## Il premio Consiglio Europa su studio cambiamenti climatici

Tra gli autori anche due professori dell'Università del Salento di Lecce - L'innalzamento dei mari



LECCE – Il premio “Nord Sud” 2020 del Consiglio d’Europa è stato assegnato al network MedECC - Mediterranean Experts on Climate and Environmental Change, che ha redatto il “Mediterranean Assessment Report”, il primo rapporto scientifico su clima e cambiamenti ambientali nel bacino del Mediterraneo. I vincitori del premio sono i membri del consiglio scientifico e i “leading authors” del rapporto, tra cui due studiosi dell’Università del Salento: Piero Lionello (docente UniSalento di Oceanografia e Fisica dell’Atmosfera), membro del consiglio e coordinatore del capitolo 2 “Drivers of change”, e Sergio Rossi (docente UniSalento di Zoologia), autore del capitolo 4 “Ecosystems”.

Il premio “Nord Sud” è assegnato ogni anno dal Consiglio d’Europa a due candidati che si sono particolarmente distinti per il loro impegno a favore della promozione della solidarietà tra il Nord e il Sud (diritti umani, difesa della democrazia, sensibilizzazione dell’opinione pubblica sulle questioni dell’interdipendenza e della solidarietà mondiale).

Il “Mediterranean Assessment Report” è infatti un documento che mette a disposizione di cittadini, politici e decisori valuta-

zioni scientifiche rigorose utili a ragionare sulle problematiche legate a cambiamenti climatici, inquinamento, utilizzo di risorse e specie “invasive”; descrive gli impatti sull’ambiente, sulla società e sui settori produttivi e le strategie di adattamento per limitare i rischi. Disponibile online all’indirizzo <https://www.medecc.org/first-mediterranean-assessment-report-mar1/>, è stato realizzato su mandato dell’Unione per il Mediterraneo e del programma UNEP-MAP delle Nazioni Unite.

Praticamente tutte le aree del bacino del Mediterraneo, nei continenti e nel mare - sottolinea lo studio - sono influenzate dai recenti cambiamenti antropogenici. I principali fattori includono il cambiamento climatico, l’aumento della popolazione, l’inquinamento, l’utilizzo insostenibile del suolo e del mare e l’introduzione di specie non indigene. Nella maggior parte delle aree, sono coinvolti sia gli ecosistemi naturali che i mezzi di sussistenza della popolazione umana.

A causa delle tendenze globali e regionali, gli impatti saranno esacerbati nei prossimi decenni, soprattutto se il riscaldamento globale supererà di 1,5-2°C il li-

vello preindustriale. Sono necessari significativi e maggiori sforzi per adattarsi ai cambiamenti inevitabili, mitigare i fattori di cambiamento e aumentare la resilienza.

Nel bacino del Mediterraneo: - le temperature regionali medie annuali sono attualmente di 1,5°C più elevate rispetto al periodo preindustriale, e potrebbero aumentare fino a oltre 5°C alla fine del secolo in uno scenario con elevate concentrazioni di gas serra. L’aumento della frequenza, dell’intensità e della durata delle ondate di calore comporta significativi rischi per la salute delle fasce vulnerabili della popolazione, specialmente nelle città, e per gli ecosistemi;

- le precipitazioni diminuiranno, sia pure con differenze fra le varie aree. Le precipitazioni (in particolare quelle estive) saranno probabilmente ridotte del 10-30% in alcune aree alla fine del secolo, aggravando la carenza idrica esistente, favorendo la desertificazione e diminuendo la produttività agricola, posta a rischio, inoltre, da più frequenti e intensi eventi estremi e degrado del suolo. È verosimile che la domanda di irrigazione aumenti dal 4 al 18% entro il 2100. Il cambiamento demografico, inclusa la crescita dei grandi centri urbani, contribuiranno ad aumentare significativamente la domanda idrica complessiva;

- le risorse ittiche sono minacciate da pesca eccessiva, specie non indigene, riscaldamento, acidificazione dei mari, inquinamento, che possono portare nel Mediterraneo all’estinzione di oltre il 20% dei pesci e degli invertebrati marini di utilizzo commerciale entro il 2050;

- nel 20mo secolo il livello del mare nel Mediterraneo è cresciuto di circa 14cm. Ci si attende un innalzamento compreso fra 20 e 110 cm entro il 2100, con un impatto potenziale su 1/3 della popolazione.

## Propeller su mobilità sostenibile



Maria Gloria Gianì Pollastrini

LIVORNO – Maria Gloria Gianì Pollastrini, presidente del Propeller Club di Livorno ha organizzato per lunedì prossimo 15 Febbraio dalle 18.30 l’incontro che si terrà via Web su portale GoToMeeting dal titolo: “Contributi per un piano urbano di mobilità sostenibile-PUMS”.

Relatore sarà il dottor Mario Antonio Gambacciani, AMT (Associazione di professionisti per lo studio della Mobilità in Toscana).

Di seguito ecco i dettagli per il collegamento:  
Contributi per un piano urbano

di mobilità sostenibile-PUMS, lun 15 feb 2021 18:15-19:30 (CET).

Partecipa alla riunione da computer, tablet o smartphone. <https://global.gotomeeting.com/join/924506469>.

Puoi accedere anche tramite telefono. (Per i dispositivi supportati, tocca un numero one-touch sotto per accedere immediatamente).

Italia: +39 0 230 57 81 80 - One-touch: tel:+390230578180, 924506469#.

Codice accesso: 924-506-469.

PER LA PESANTE INCIDENZA SU PIL E SALARI

## In Sudafrica costa caro l'aumento delle temperature

Uno studio della fondazione CMCC con l'europea EIEE

BRUXELLES – Riduzione del divario salariale tra i lavoratori altamente qualificati e quelli scarsamente qualificati, gravi ripercussioni sulla produttività economica. Gli effetti dei cambiamenti climatici sul mercato del lavoro e sull’economia in Sudafrica sono riferiti in un nuovo studio guidato dalla Fondazione CMCC e da EIEE (RFF-CMCC European Institute on Economics and the Environment).

Negli ultimi decenni, l’aumento delle temperature dovuto ai cambiamenti climatici ha influenzato negativamente la produttività e continuerà a danneggiarla, potenzialmente in misura maggiore di quanto stimato finora. In Sudafrica,

il PIL pro-capite arriverà ad essere fino al 20% inferiore in uno scenario futuro caratterizzato da gravi cambiamenti climatici rispetto a quanto avverrebbe in uno scenario idealizzato, senza gli impatti del clima che cambia.

È quanto emerge dallo studio “Climate change and development in South Africa: the impact of rising temperatures on economic productivity and labour availability”, coordinato dalla Fondazione CMCC e da RFF-CMCC European Institute on Economics and the Environment (EIEE) e condotto in collaborazione con l’Athens University of Economics and Business, recentemente pubblicato sulla rivista “Climate

and Development”.

Dai risultati emerge come i fattori di stress climatico abbiano impatti differenziati sui lavoratori di diversi settori. L’aumento delle temperature riduce infatti l’offerta di lavoro nelle industrie all’aperto e nei settori con elevata esposizione al calore, come l’agricoltura, l’edilizia, la pesca e l’estrazione mineraria: la cosiddetta “mano-dopera scarsamente qualificata”. Dall’altra parte, i lavoratori di settori come quello manifatturiero, o impiegati in lavori d’ufficio (“altamente qualificati”), sono meno colpiti dall’aumento delle temperature poiché svolgono le loro attività all’interno.

PER IL SETTORE DEI PORTI E DELLA LOGISTICA MARITTIMA

## Master sulle operazioni sostenibili

Si tiene nella sede della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno a Livorno



PISA – Nasce il Master di I Livello in Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics, un percorso di alta formazione part-time, della durata di 12 mesi.

Il Master, unico nel panorama nazionale, nasce dalla collaborazione tra l’Università di Pisa, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Federmanager e Camera di Commercio Maremma e Tirreno al fine di fornire ai partecipanti le conoscenze teoriche e le competenze pratiche necessarie per affrontare consapevolmente le sfide del settore Marittimo-Portuale e di cogliere le opportunità di innovazione che le tecnologie 4.0 offrono al sistema industriale.

Il Master SSOMPL si rivolge a neolaureati e professionisti che vogliono realmente innovare il

management del settore portuale ed adotta la formula part-time con inizio delle attività il 27 Febbraio 2021.

L’articolazione della didattica - il venerdì ed il sabato - è concepita per permettere la partecipazione anche a candidati che hanno l’esigenza di conciliare l’attività formativa con impegni professionali.

Le lezioni del Master si svolgeranno presso la Sede della Camera di Commercio Maremma e Tirreno (Livorno).

L’obiettivo del Master è quello di formare profili professionali altamente qualificati dotati di un mix di conoscenze e competenze multidisciplinari, in grado di gestire in modo sinergico gli aspetti tecnici e tecnologici, legali e manageriali, necessarie per guidare l’innovazione del settore in modo sostenibile.

La Logistica nell’ambito Marittimo e Portuale è un settore in grande evoluzione, guidato da un chiaro impegno verso la sostenibilità. Per questo motivo il master intercetta dei fabbisogni formativi molto specifici utili a formare figure qualificate con le professionalità e la specializzazione di cui può aver bisogno la rete di porti italiani.

Le tecnologie 4.0 offrono infatti una grande opportunità di innovazione e possono essere leve chiave per lo sviluppo dell’ecosistema portuale, nella direzione dell’efficienza e della sostenibilità, sociale, economica e ambientale.

Sono ben 29 gli iscritti alla prima edizione del Master Universitario di I Livello in “Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics”. A fronte del numero elevato di richieste, è stato deciso di aumentare il numero massimo di partecipanti, inizialmente fissato a 25.

I partecipanti hanno alle spalle percorsi formativi e background diversi ma complementari: abbiamo giuristi, economisti, ingegneri. Vuoi partecipare come studente uditore? C’è ancora tempo per iscriverti!

Le iscrizioni per gli studenti uditori scadono il 25 febbraio 2021.

Per maggiori informazioni, visita il sito: <https://lnkd.in/d/UHXx2z>. L’inizio del master è fissato per il 26 febbraio.

UN MEGA PROGETTO DEL GOVERNO DA 3 MILIONI DI FAMIGLIE

## Isola artificiale danese per l'energia rinnovabile

Centinaia di turbine eoliche in pieno mare anche per produrre idrogeno



COPENAGHEN – I Paesi del Nord Europa si confermano all’avanguardia nello sviluppo di soluzioni innovative nel campo della transizione energetica dai combustibili fossili alle energie rinnovabili. La Danimarca ha infatti approvato un piano per costruire un’isola artificiale nel Mare del Nord che produrrà energia rinnovabile in grado di soddisfare il fabbisogno di elettricità di 3 milioni

di famiglie.

La «energy island», che nella sua fase iniziale avrà le dimensioni di 120mila metri quadrati, l’equivalente di circa 18 campi da calcio, sarà collegata a centinaia di turbine eoliche offshore e fornirà sia energia alle famiglie che idrogeno verde per il trasporto marittimo, aereo e l’industria.

Il piano danese si colloca nel contesto dell’iniziativa dell’U-

nione Europea per trasformare il suo sistema elettrico affidandosi principalmente alle energie rinnovabili e per aumentare la capacità di energia eolica offshore di 25 volte entro il 2050.

«Questo è veramente un grande momento per la Danimarca e per la transizione verde globale - ha detto il ministro dell’Energia Dan Jørgensen - L’isola darà un grande contributo alla realizzazione dell’enorme potenziale dell’eolico offshore europeo».

L’isola energetica ha un ruolo cruciale nel quadro dell’obiettivo della Danimarca di ridurre le emissioni di gas serra del 70% entro il 2030 dai livelli del 1990 (le ha già ridotte del 40%), uno dei piani più ambiziosi al mondo, nonché di centrare la neutralità climatica - cioè azzerare le emissioni nette di CO<sup>2</sup> - entro il 2050. Il paese nordico, favorito dal clima ventoso, è stato un pioniere nell’eolico onshore e offshore. Il primo impianto offshore su larga scala è stato installato nel 2002. Sono danesi il più grande produttore al mondo di turbine eoliche (Vestas Wind) e uno dei maggiori gruppi specializzati nell’eolico offshore (Orsted).



IMPORTANTE CERTIFICAZIONE DEL RINA IN CAMPO FERROVIARIO

# Trenitalia è la prima impresa Biosafety Trust Certification

Riconosciuto il sistema di gestione della prevenzione e controllo delle infezioni da agenti biologici adottato da FS



ROMA – Trenitalia (Gruppo FS Italiane) è la prima impresa ferroviaria al mondo a ottenere la Biosafety Trust Certification, la certificazione secondo i requisiti definiti nello schema certificativo ideato dal RINA, che riconosce le best practices adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni.

Il certificato emesso dal RINA, società di certificazione internazionale leader in Italia, segue l'importante lavoro di Trenitalia a tutela della salute delle persone, viaggiatori e dipendenti, priorità di tutte le attività aziendali. L'ottenimento della Biosafety Trust Certification testimonia l'importante lavoro svolto in questi mesi per garantire a viaggiatori e dipendenti i più alti livelli di igiene e sanificazione.

Sin dalle prime fasi dell'emergenza sanitaria, Trenitalia ha implementato e rivisitato tutte le procedure di sanificazione e igienizzazione di treni, sale dedicate ai viaggiatori, biglietterie, oltre a tutti gli spazi utilizzati dai dipendenti,

quali officine e uffici, garantendo così un'igiene ancora più profonda di sedili, bagagliere, tavolini e di tutte le superfici a contatto con i passeggeri.

La Biosafety Trust Certification testimonia quanto le azioni messe in campo da Trenitalia siano fondamentali per prevenire e contrastare diverse tipologie di infezioni, tra le quali la diffusione del Coronavirus Covid-19. La certificazione segue, infatti, la verifica dell'adozione e dell'implementazione da parte dell'azienda di procedure condivise per prevenire le infezioni e migliorare ulteriormente gli interventi di igienizzazione e sanificazione della flotta e degli ambienti di Trenitalia utilizzati da viaggiatori e dipendenti.

L'iter per l'ottenimento della certificazione ha previsto una prima fase di esame documentale seguita da verifiche ispettive programmate nelle diverse realtà aziendali e a campione sui treni in servizio commerciale, per constatare l'applicazione delle procedure di contrasto

alla diffusione delle infezioni adottate dall'azienda.

Trenitalia, per prevenire e mitigare il rischio di contagio sui treni, porta a termine approfondite attività di igienizzazione e sanificazione sia prima del viaggio, sia durante lo stesso, operando la pulizia di superfici e ambienti durante le soste più lunghe dei treni in stazione, potenziando su alcuni treni in servizio commerciale le attività del pulitore viaggiante che interviene per l'igienizzazione di carrozze e toilette anche durante

il viaggio e promuovendo l'utilizzo di gel disinfettante per mani con dispenser installati a bordo treno.

RINA fornisce un'ampia gamma di servizi nei settori Energia, Marine, Certificazione, Infrastrutture e Trasporti e Industry.

Con risultati attesi per il 2020 pari a 485 milioni di euro, oltre 3.900 risorse e 200 uffici in 70 paesi nel mondo, RINA partecipa alle principali organizzazioni internazionali, contribuendo da sempre allo sviluppo di nuovi standard normativi.

Trenitalia è la società di trasporto ferroviario del Gruppo FS Italiane che assicura la mobilità delle persone per i collegamenti regionali e a media e lunga percorrenza. Sono oltre 7mila i treni di Trenitalia che viaggiano ogni giorno sulla rete ferroviaria italiana. Impegnata a soddisfare le esigenze delle persone, Trenitalia garantisce i più elevati standard di sicurezza e realizza piani di sviluppo nel rispetto della sostenibilità sociale e ambientale.

CON QUATTORDICI NUOVI CARRELLI PER TUTTE LE OPERAZIONI LOGISTICHE IN FABBRICA

# Flotta STILL per Vigolungo



LAINATE – E. Vigolungo SpA, azienda leader nella produzione e lavorazione del legno, si è dotata di una flotta di 14 carrelli STILL per la gestione delle operazioni logistiche nell'impianto di Canale (CN) e nel magazzino di Piobesi Torinese (TO).

E. Vigolungo SpA ha oltre 60 anni di storia. Il segreto del successo dell'azienda sta nella passione e nell'impegno profuso per aggiornare le tecniche di produzione, perfezionare le metodologie di commercializzazione e implementare le più moderne innovazioni tecnologiche che da cinque generazioni si tramandano i componenti della famiglia Vigolungo. L'azienda, che ha oggi un fatturato di circa 34 milioni di euro e impiega 140 persone, è specializzata nella produzione di pannelli a base legno, prevalentemente di pioppo. Il ciclo di produzione è totalmente ecosostenibile, poiché le piantagioni di pioppo abbattano circa 10 tonnellate di CO<sup>2</sup>

per ettaro, e si rinnovano nel tempo. Vigolungo, infatti, pianta e coltiva gli alberi utilizzati per la propria produzione, dando vita ad un ciclo che crea futuro ed è garanzia di salvaguardia dell'ambiente e del territorio.

La flotta STILL consegnata a Vigolungo comprende cinque RX 60-30, un RX 60-80, un RX 60-40 e sette RX 60-50 con baricentro di carico di 600 mm. Potenti, efficienti e a emissioni zero, gli RX 60 garantiscono prestazioni in linea, quando non superiori, a quelle dei carrelli termici. Ideali sia per la movimentazione delle merci in magazzino che per il trasporto di carichi pesanti nei piazzali, sono la scelta perfetta per le aziende che, come Vigolungo, cercano un carrello green ma non sono disposte a fare compromessi in termini di prestazioni. Per Vigolungo la sicurezza è al primo posto, tutti i carrelli sono quindi stati equipaggiati con i più avanzati sistemi di

protezione e prevenzione, come la STILL Safety Light - che proietta una luce fissa ad alcuni metri di distanza per segnalare l'avvicinamento del carrello -, e i sensori sulle cinture di sicurezza. Per una gestione ottimale della flotta, Vigolungo ha inoltre scelto di dotare tutti i carrelli del sistema FleetManager, innovativo software che consente di verificare l'effettivo utilizzo di ciascun mezzo, così da programmare una rotazione utile ad evitare l'eccessivo logorio di alcuni carrelli a fronte del poco utilizzo di altri. Il FleetManager permette inoltre di monitorare gli accessi ai carrelli, responsabilizzando così gli operatori in merito al corretto utilizzo delle macchine, e consente di impostare parametri d'accesso o di guida in funzione del conducente che sta utilizzando il mezzo.

A questo link è possibile osservare i carrelli STILL in azione presso le strutture Vigolungo.

CELEBRATO IN CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

# Il Giorno del Ricordo per le vittime delle foibe

Sui tragici eventi il 19 febbraio si terrà un incontro in diretta sulla pagina FB di Istoreco

LIVORNO – La legge n. 92 del 30 marzo 2004 ha istituito per il 10 febbraio il «Giorno del Ricordo», in memoria della tragedia delle vittime delle foibe, dell'esodo dalle loro terre degli istriani, fiumani e dalmati nel secondo dopoguerra e della più complessa vicenda del confine Orientale; e prevede che in quella ricorrenza iniziative per diffondere la conoscenza di quei tragici eventi presso i giovani delle scuole di ogni ordine e grado in modo da conservare la memoria di quelle vicende, volte a richiamare e custodire il ricordo e a favorire la conoscenza.

Mercoledì scorso l'assessore alla Cultura del Comune labronico Simone Lenzi, in rappresentanza dell'amministrazione comunale di

Livorno, ha preso parte ad una commemorazione solenne in Consiglio Regionale.

Perricordare il drammatico evento Istoreco (Istituto della Resistenza e della Società Contemporanea nella Provincia di Livorno del cui direttivo fa parte il Comune di Livorno), in accordo con l'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, propone una riflessione a cura del professor Enrico Miletto (Università di Torino) e del professor Francesco Dei (Scuola Normale Superiore di Pisa) coordinati da Catia Sonetti sulla tematica del GdR. L'iniziativa è in programma per venerdì prossimo 19 febbraio dalle ore 17.30 alle ore 19.30, in diretta sulla pagina Facebook dell'Istoreco.

Inoltre saranno effettuati collegamenti con le scuole secondarie di primo e secondo grado di Livorno e Provincia e anche fuori provincia (Massa Marittima, Castelnuovo di Sotto).

Date le circostanze dovute all'emergenza sanitaria, gli incontri con le scuole potranno svolgersi in diretta streaming, con la lezione curata da Catia Sonetti e il supporto di contributi videoregistrati inerenti le stesse tematiche con approfondimenti a cura del dottor Francesco Dei, (Scuola Normale Superiore Pisa e/o dell'ammiraglio Sergio Laganà, vicepresidente dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia - Comitato Provinciale di Livorno).

IN VISTA DEI GIOCHI OLIMPICI DI PARIGI

# Lo Yacht Club Italiano ora vola sul kitefoil



GENOVA – È stato presentato ufficialmente il nuovo team sportivo dello YCI nella classe kitefoil che correrà verso i Giochi Olimpici di Parigi nel 2024. A vestire i colori biancorossi del Club genovese: Maggie Pescetto e Mario Calbucci che saranno seguiti nella preparazione da Stefano Rizzi, uno dei marinai più eclettici del panorama nazionale

A conferma dell'interesse e dell'impegno dello Yacht Club Italiano nel coltivare e formare giovani atleti nelle Classi Olimpiche, a partire dal mese di gennaio 2021 sono entrati a far parte della squadra sportiva - andando così a completare ulteriormente la filiera olimpica di cui fanno parte molti agonisti dello YCI - tre atleti di rilievo internazionale che si impegneranno nel difficile percorso

di avvicinamento alle Olimpiadi. Maggie Pescetto e Mario Calbucci bordo dei loro kitefoil, Stefano Rizzi nel ruolo di coach.

Disciplina spettacolare che consente agli atleti di farsi trainare con una tavola da surf da un aquilone. Il kitesurf negli ultimi tempi ha conosciuto una progressiva evoluzione grazie all'adozione di un'ala sommersa (foil) che consente all'atleta di sviluppare delle velocità spettacolari, anche in condizioni di venti deboli o moderati. Il kitesurf è entrato nella grande famiglia della vela italiana e riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela nel 2012. Da allora la disciplina è stata presente a moltissime regate del circuito di World Sailing andando così a creare un importante interesse mediatico; sia per la spettacolarità di questo

sport, sia per il format di regata molto veloce e moderno.

Dopo aver sfiorato la candidatura in occasione delle Olimpiadi di Rio de Janeiro nel 2016; a seguito dell'assemblea internazionale di World Sailing, nel maggio del 2018, il kite è stato designato come Classe Olimpica per Parigi 2024.

IN STREAMING DAL CONSIGLIO COMUNALE DI LIVORNO

# Lo studio di IRPET sugli effetti del Covid-19 sull'economia

Lunedì 15 febbraio alle 10 sul canale youtube del Consiglio la presentazione con gli esperti

LIVORNO – "L'economia livornese nell'era Covid": è il titolo dell'incontro in programma per lunedì 15 febbraio, in diretta streaming sul canale youtube del Consiglio Comunale di Livorno [www.bit.ly/3rhLdSu](http://www.bit.ly/3rhLdSu).

Verrà presentato lo studio di IRPET con dati relativi ai cambiamenti dovuti a quanto è avvenuto in questo difficilissimo anno caratterizzato dalla pandemia che ha inciso non poco sulle dinamiche economiche, occupazionali, sociali della nostra città.

Saranno offerti numerosi spunti di riflessione per capire da dove ripartire, in un'ottica di programmazione.

Dopo la presentazione, introdotta dall'assessore comunale al

Lavoro e allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini, si terrà una breve tavola rotonda alla presenza del sindaco Luca Salvetti, di Piero Neri, presidente di Confindustria, Alessandro Ciapini, direttore di Confesercenti e Fabrizio Zannotti, segretario generale di CGIL Livorno.

"La conoscenza della realtà economica e sociale della nostra città - spiega l'assessore comunale al Lavoro e allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini - è fondamentale per le scelte di governo, per individuare le situazioni di maggiore difficoltà ed indirizzare gli interventi. Per questo - informa - abbiamo deciso di riprendere la collaborazione con IRPET, l'istituto della Regione Toscana che opera

nel campo della ricerca a sostegno della programmazione economica.

Un rapporto di collaborazione che esisteva in passato, ma che da lunghi anni non era più stato attivato".

Ogni anno verrà redatto un rapporto che permetterà all'Amministrazione, oltre che di avere un quadro generale sullo stato dell'economia, di approfondire di volta in volta aspetti particolari della nostra realtà cittadina.

"Il primo rapporto - specifica l'assessore Simoncini - non poteva non fare i conti con le conseguenze dell'emergenza sanitaria su lavoro ed economia cittadina. L'occasione della presentazione consentirà anche di avere un primo scambio di idee con alcuni dei soggetti più signifi-

cativi della realtà sociale livornese." Ecco il dettagliato programma dell'incontro:

ORE 10.00 Presiede Gianfranco Simoncini, assessore al Lavoro e allo Sviluppo Economico del Comune di Livorno.

ORE 10.15 Stefano Casini Benvenuti, direttore di IRPET: "Gli effetti del Covid-19 sull'economia livornese. Presentazione dello studio realizzato da IRPET.

ORE 10.30 Piero Neri, presidente Confindustria Livorno - Massa Carrara.

ORE 10.45 Alessandro Ciapini - direttore Confesercenti Livorno.

ORE 11.00 Fabrizio Zannotti - segretario generale CGIL Livorno.

ORE 11.15 Luca Salvetti - sindaco Comune di Livorno Conclusioni.

SULLE TEMATICHE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

# La tredicesima edizione del premio Mare Nostrum

Il concorso giornalistico internazionale torna dopo un anno di sospensione



NAPOLI – Il prossimo 15 aprile scadrà il termine per partecipare alla XIII edizione del Mare Nostrum Awards, concorso giornalistico internazionale dedicato ai viaggi in mare ed allo sviluppo delle Autostrade del Mare indetto dal periodico del gruppo Grimaldi. Lo scorso anno, a causa della pandemia Covid-19, il concorso non si è tenuto. Adesso, con condizioni migliorate rispetto allo scorso anno, si ritiene che il concorso possa essere portato a termine. Mancano, pertanto, circa due mesi alla conclusione del Premio. Tutti i dettagli per partecipare sono nel bando che segue. Come per le passate edizioni è possibile effettuare un viaggio di apprendimento, fino al prossimo 31 marzo, su una delle navi passeggeri del Gruppo Grimaldi nel Mediterraneo. Per le informazioni rivolgersi alla segreteria del Premio che dispone dei recapiti in calce al bando. Come noto ci sono ancora restrizioni per gli spostamenti e di questo bisogna tenerne conto segnalando per tempo tutti i dettagli del viaggio da intraprendere. Il concorso è dotato di un monte premi di 50mila euro netti che verrà diviso in cinque premi da 10mila euro. Anche per questa edizione il concorso ha avuto il patrocinio del Consiglio Nazionale dell'Ordine dei giornalisti. "Si tratta di un riconoscimento prestigioso - sottolinea il direttore "Mare Nostrum" Luciano Bosso - che ci motiva ad un maggiore impegno ed a fare sempre meglio".

Ecco il bando.  
1. Finalità e area tematica - La XIII edizione del Premio giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum, si propone di promuovere e valorizzare i viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare la

conoscenza delle Autostrade del Mare che costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale ed un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei paesi bagnati dal Mare Nostrum. Gli elaborati in concorso dovranno, pertanto, sottolineare i vantaggi che i collegamenti marittimi, effettuati con navi moderne, sicure e veloci, assicurano dal punto di vista economico, sociale, turistico ed ambientale nonché il loro contributo a creare un'area di scambi e cooperazione tra le varie sponde del Mare Nostrum.

2. Requisiti per la partecipazione - Al Premio possono partecipare giornalisti professionisti e pubblicisti, autori in generale e fotografi che avranno diffuso l'argomento, descritto nell'area tematica, tra il 15 settembre 2020 e il 15 aprile 2021. La partecipazione al concorso è aperta ad autori residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco che potranno presentare i propri lavori in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese o greco. I premi saranno assegnati a servizi giornalistici, documentari, servizi televisivi o radiofonici, reportage fotografici, nonché inchieste economico-turistiche giudicate dalla Giuria coincidenti con le finalità istitutive del Premio.

3. Media - Saranno ammessi al concorso gli elaborati divulgati, nelle lingue sopra indicate, in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco attraverso: quotidiani e periodici a diffusione nazionale (incluso le versioni online); pubblicazioni a diffusione nazionale e testate online di trasporto e di turismo; agenzie di stampa; emittenti radio e/o televisive nazionali e locali; riviste di fotografia e mostre fotografiche.

4. Modalità di partecipazione - La partecipazione al Premio è gratuita, ma non è consentita a dipendenti o

collaboratori di società del Gruppo Grimaldi. I partecipanti dovranno far pervenire i loro elaborati, con lettera di accompagnamento firmata alla Segreteria Organizzativa del Premio, sia in formato digitale (file Word) tramite posta elettronica all'indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato cartaceo entro il 30 aprile 2021.

5. Ospitalità ai concorrenti - Per favorire l'acquisizione di informazioni ed esperienze dirette, utili per l'elaborazione delle loro opere, agli autori interessati a partecipare al premio Mare Nostrum Awards sarà offerto un viaggio di andata e ritorno a bordo di una delle navi di Grimaldi Lines o di Minoan Lines in servizio tra Italia, Spagna e Grecia, da effettuarsi entro il 31 marzo 2021. Per informazioni sulle linee passeggeri è possibile consultare i siti [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com) e [www.minoan.gr](http://www.minoan.gr).

6. Premi - I premi consistono nella corresponsione di cinque riconoscimenti in denaro, per un importo di 10.000 euro netti ciascuno. I premi saranno attribuiti secondo l'insindacabile giudizio della Giuria.

7. Giuria - La Giuria Internazionale del Premio, presieduta dal giornalista Bruno Vespa, è composta da eminenti personalità del mondo della cultura e del giornalismo. Segretario della Giuria è Luciano Bosso, direttore della rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum. Le decisioni della Giuria sono definitive ed inappellabili. Le motivazioni dell'assegnazione saranno illustrate nel corso della Cerimonia di Premiazione.

8. Premiazione - La Cerimonia di Premiazione si svolgerà in luogo e data da definire, con l'impegno dei membri della Giuria e dei vincitori a presenziare personalmente all'evento. Tutte le informazioni necessarie ai fini della partecipazione all'evento saranno tempestivamente comunicate ai vincitori.

9. Riserve - La rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum si riserva la facoltà di pubblicare le opere dei vincitori. Tutti i partecipanti consentono, quindi, di utilizzare e pubblicare gli articoli o i servizi inviati o parte di essi, mantenendo il diritto ad essere menzionati come autori.

10. Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Tel. +39 081 496440 - fax 081 496390; e-mail: [mna@grimaldi.napoli.it](mailto:mna@grimaldi.napoli.it).

A VICENZA PER TRE GIORNI DI FINE NOVEMBRE

# Confermato "Pescare Show"

Siglati a Roma gli accordi di partnership: la Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee e la Federazione Italiana Operatori Pesca Sportiva con Italian Exhibition Group



VICENZA – Italian Exhibition Group S.p.A., FIPSAS e FIOPS annunciano un decisivo accordo di partnership che vede le due Federazioni, portavoce rispettivamente del mondo sportivo e delle realtà produttive del comparto, insieme a IEG nell'organizzazione di Pescare Show, il Salone internazionale della pesca sportiva e della nautica da diporto.

Un accordo che ha tra gli obiettivi condivisi quello del rafforzamento internazionale di Pescare Show e che si concretizzerà fin dalla prossima edizione attesa dal vivo nel quartiere fieristico di Vicenza dal 19

al 21 novembre 2021, nella nuova collocazione autunnale scelta di concerto proprio con FIPSAS e FIOPS per allinearsi alle dinamiche di mercato del comparto.

Italian Exhibition Group riconosce in FIPSAS il partner di riferimento nazionale per rinsaldare e sviluppare la grande ed entusiastica partecipazione a Pescare Show che gli sportivi e gli appassionati scelgono per il networking tra le diverse community della pesca, i player della produzione nazionale e internazionale del comparto, gli espositori specializzati, i rivenditori, le scuole e le associazioni.

Presenze e contenuti d'eccellenza, che prendono forma e sostanza grazie al contributo di FIOPS e delle migliori realtà produttive e distributive dell'intero settore protagoniste in fiera con tutte le ultime novità di prodotto, garanti dell'alto tasso tecnologico e di innovazione che contraddistinguono la vision dell'evento.

Per FIPSAS e FIOPS, Italian Exhibition Group rappresenta l'interlocutore privilegiato per promuovere - grazie alla leva fieristica - il settore della pesca sportiva, della nautica specialistica e dell'outdoor, il partner di riferimento per una sua ulteriore crescita ed evoluzione su larga scala. Un luogo di confronto aperto e autorevole, un appuntamento immancabile nel quale sostenere e incentivare le attività e fare il punto sui temi legati al comparto.

Le due Federazioni, inoltre, condividono con IEG il ruolo di promotori e ambasciatori della salvaguardia dell'ambiente, una mission che prende vita attraverso progetti - promossi e amplificati a fianco delle associazioni, le istituzioni e del mondo produttivo - orientati alla sostenibilità della pratica sportiva e all'impegno per la difesa delle acque marine che a Pescare Show trovano casa, voce e risonanza.

NEL PORTO DI GENOVA

# Circle con SAAR Depositi per gestire il business

Una suite appositamente progettata per la completa digitalizzazione dei processi operativi

GENOVA – CIRCLE Group, specializzato nell'analisi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle S.p.A., quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, lavorerà al fianco di SAAR Depositi Portuali, storico operatore del Porto di Genova attivo fin dagli anni '30 nella gestione di un deposito costiero specializzato nella logistica di rinfuse liquide.

Nello specifico sarà Milos® - la suite progettata da Circle per la digitalizzazione della Supply Chain e dedicata a tutti gli attori della logistica intermodale quali, tra gli altri, shipper, inland terminal, terminal portuali, porti, MTO e agenzie marittime - a permettere una gestione evoluta delle procedure di ritiro e consegna della merce.

Le innovazioni riguarderanno infatti in primis le fasi di prenotazione del ritiro e della consegna e i relativi processi, con la messa a disposizione di Milos® Mobile attraverso cui sarà possibile lo scambio anticipato dei documenti, la comunicazione da parte dell'autista della sua "prossimità" presso il terminal, con la possibilità da parte del terminal di inviare all'autista la comunicazione di disponibilità operativa al carico o scarico.

Ciò porterà ad ulteriori benefici quali, ad esempio, la possibilità scambiare dati e documenti in modalità evoluta attraverso servizi federativi digitali, e la ricezione in anticipo di tutta la documentazione propedeutica all'autorizzazione dello spedizioniere da parte dell'azienda di trasporto, con una conseguente riduzione delle attività - e della congestione - al gate e presso l'ufficio dello spedizioniere.

Sono previste inoltre, in fasi successive, l'integrazione della piattaforma messa a disposizione da Circle con i servizi in evoluzione del Port Community System ("PCS") del Porto di Genova, da un lato, e gli applicativi utilizzati dai partner logistici di SAAR, dall'altro.

L'obiettivo di questa nuovo progetto, che sono entusiasta di annunciare, è quello di supportare SAAR nell'ottimizzazione delle risorse del terminal: sempre più i servizi digitali federativi riducono le attività manuali e ripetitive al gate e riportano al centro il valore della

competenza professionale umana nella parte di processo a valore aggiunto" ha commentato Luca Abatello, presidente & geod di Circle. "Questo investimento rappresenta un ulteriore passo in avanti da parte di SAAR Depositi Portuali S.p.A. nella strategia di adozione di soluzioni tecnologiche avanzate per la gestione dei processi operativi. Avremo modo di innalzare il livello di qualità complessiva del servizio offerto ai trasportatori e

ai Clienti del Deposito Costiero. Inoltre, contribuiremo al miglioramento dei flussi di traffico verso l'area di Calata Bettolo, interessata nell'immediato futuro da importanti criticità dovute alle cantierizzazioni per la nuova viabilità portuale" ha dichiarato Beppe Costa, amministratore delegato di SAAR Depositi Portuali.

Il progetto è la base di un rapporto di collaborazione strategica fra le due società.

# Arriva davvero il taxi volante?



LAS VEGAS – È stato recentemente presentato al CES 2020 (Consumer Electronic Shows) di Las Vegas il nuovo prototipo di taxi volante di Uber e Hyundai. Il EVP, nonché head of uam division, di Hyundai, Jaiwon Shin, ha spiegato ai microfoni della CNN come funziona il nuovo taxi volante S-A1. Si tratta per l'appunto di un mezzo di trasporto aeromobile della lunghezza di 4 e 6 metri. Il taxi volante di Uber e Hyundai potrà portare fino a un massimo di 4 persone più il

pilota, a un'altitudine di 600 metri e con una velocità di 290 km/h. Il veicolo decolla e atterra verticalmente come un elicottero. La rumorosità degli elicotteri è un problema per un servizio taxi all'interno di una metropoli. Per ovviare a questo problema Hyundai ha studiato un sistema di dodici rotori che essendo più piccoli ed elettrici dovrebbero avere un impatto acustico inferiore a quello di un elicottero.

Secondo Uber e Hyundai la tec-

nologia dei veicoli volanti evolverà rapidamente. Uber ha intenzione di inaugurare il primo servizio di taxi volante nel 2023. Rimangono tuttavia molti problemi di carattere operativo e di regolamentazione dei voli: un frullare di "taxi volanti" sui cieli delle città comporterà ovviamente regole di controllo per evitare incidenti: con qualcosa di simile delle torri di controllo degli aeroporti, per assegnare a ogni velivolo una quota e una rotta in modo da non creare scontri in cielo.

Per informazioni e noli rivolgersi

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL S.R.L.**  
LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9

Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail [austral@austral.it](mailto:austral@austral.it)

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Cambio al comando

il contrammiraglio (CP) Giuseppe Tarzia, cedente, ed il capitano di Vascello (CP) Gaetano Angora, subentrante.

A causa delle limitazioni dovute all'emergenza sanitaria in atto la cerimonia si è svolta alla sola presenza di una minima rappresentanza di personale militare e senza alcun invitato esterno.

A presiedere l'evento è stato il comandante Marittimo Nord della Marina Militare, ammiraglio di divisione Giorgio Lazio. In rappresentanza del Corpo delle Capitanerie di Porto era presente il vice comandante generale, ammiraglio ispettore Antonio Basile.

Per l'ammiraglio Tarzia, che ha guidato la Direzione Marittima della Toscana ed il porto di Livorno negli ultimi tre anni e mezzo (dal settembre 2017), il termine del mandato ha coinciso anche con il termine del servizio attivo per raggiunti limiti di età, dopo 39 anni di servizio. Entrato nel Corpo delle Capitanerie di Porto quale ufficiale a nomina diretta nel 1982, nel corso della sua lunga carriera ha ricoperto molteplici incarichi e trascorso molti anni in funzioni di comando nei porti di S. Margherita Ligure, Viareggio; a Civitavecchia nella prima esperienza da direttore Marittimo del Lazio e, da ultimo, di nuovo a Livorno quale direttore Marittimo della Toscana.

Il neo direttore Marittimo, capitano di vascello (cp) Gaetano Angora è entrato nel Corpo delle Capitanerie di Porto nel 1989 quale ufficiale a nomina diretta laureato in giurisprudenza. Nel corso della carriera ha già rivestito incarichi di comando presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli, la Capitaneria di Porto di Torre del Greco e successivamente presso la Capitaneria di Porto di Salerno. Gli ultimi tre anni di servizio li ha prestati presso la Direzione Marittima di Napoli dove ha rivestito l'incarico di comandante in seconda.

## L'intervista a Basile

compiti, e a volte lamentando che non sempre avete mezzi necessari.

"I mezzi sono importanti, ma per noi sono gli uomini e la loro formazione ad essere in primo piano fondamentali. Con lo sviluppo veloce delle tecnologie che è di questi tempi, occorre avere gente oltre che motivata anche preparata, ed è quanto cerchiamo di fare".

**Ammiraglio, però sembra ci siano ancora buchi nella piena applicazione delle tecnologie. Per esempio, ancora oggi molte Capitanerie non colloquiano via internet con altre perché hanno sistemi operativi diversi...**

"È una realtà che stiamo affrontando non solo a livello nazionale ma anche a livello europeo, con protocolli in fase di attuazione per arrivare a un sistema unico nella UE, che ci consenta di colloquiare in real time in tutti i paesi dell'Unione. Siamo consapevoli che ci vorrà del tempo, ma il processo è già iniziato".

**Tra i tanti vostri compiti c'è anche quello della tutela ambientale del mare, che alla Direzione Marittima della Toscana è rilevante perché siamo nel Parco nazionale dell'Arcipelago, nel santuario internazionale Pelagos e dell'Area Protetta della Meloria.**

"La difesa ambientale sul mare non è soltanto un compito, è una nostra vocazione. Come braccio operativo del Ministero dell'Ambiente vigiliamo su parchie aree protette, che come rilevate giustamente per la Direzione Marittima della Toscana sono un grande impegno. Anche in questo la formazione dei nostri uomini è importante e i risultati sono positivi".

**Ammiraglio, una nota sul cambio della guardia tra Tarzia e Angora.**

"L'ammiraglio Tarzia ha fatto un ottimo lavoro: e del resto per arrivare al grado di ammiraglio occorrono doti non comuni, che egli ha evidenziato. Il capitano di vascello Angora è stato mio sottordine, è un uomo di grande comunicativa e viene da un'esperienza di comando in seconda a Napoli, dove i problemi non mancano. Sono certo che saprà fare a Livorno altrettanto bene".

## Pirati in Guinea

- continua il rapporto - è esploso negli ultimi anni con alti livelli di violenza. Si stanno perdendo vite ed è necessaria un'azione rapida da parte delle autorità locali e internazionali per frenare questa tendenza.

"Il CMP è un buon passo aggiuntivo e una base per ulteriori azioni. Sosteniamo l'ulteriore implementazione di questo concetto con un occhio ai vantaggi pratici per il trasporto marittimo europeo e internazionale nella regione. Vorremmo in particolare ringraziare gli Stati membri dell'UE che hanno assegnato risorse aeree e navali al CMP e invitiamo gli altri a fare altrettanto, al fine di contribuire a ridurre il livello di minaccia il più rapidamente possibile", ha affermato Martin Dorsman segretario generale dell'ECSA.

Con l'operazione Atalanta in Africa Orientale, l'UE ha dimostrato di essere all'avanguardia nell'affrontare la pirateria, ottenendo buoni risultati nella diminuzione degli attacchi negli ultimi anni. L'impegno politico dell'UE per trovare una soluzione anche in Africa Occidentale nell'ambito del CMP è significativo, basandosi sui progetti di rafforzamento delle capacità in corso e sostenendo l'architettura di Yaoundé del coordinamento della sicurezza marittima regionale.

L'industria sostiene fortemente gli sviluppi futuri nell'ambito del concetto CMP e il suo futuro perfezionamento, poiché ha il potenziale per essere parte di una soluzione più ampia per risolvere la minaccia insieme agli sforzi degli stati costieri e di altri partner internazionali.

Gli armatori europei continueranno a svolgere il loro ruolo per mitigare i rischi di attacchi e seguire le migliori pratiche (best practices), ma un maggiore impegno da parte dei governi è fondamentale date le complesse cause profonde della pirateria nella regione.

"Oltre alla stanchezza mentale e fisica causata dalla pandemia globale e dalla crisi del cambio dell'equipaggio, i nostri equipaggi sono sottoposti a un estremo stress psicologico a causa degli alti livelli di pericoli e rischi di morte a causa della pirateria dilagante nel Golfo di Guinea. È inaccettabile che ciò sia durato così a lungo", ha continuato Dorsman.

Confitarma, nel condividere in pieno quanto sostenuto dall'ECSA, a cui aderisce in rappresentanza dell'armamento italiano, negli ultimi anni ha più volte richiamato l'attenzione sul preoccupante aumento di attività illecite (pirateria e armed robbery) spesso anche di carattere violento in Africa Occidentale, un'area strategicamente rilevante per la politica energetica italiana, nella quale si concentrano preminenti interessi nazionali (impianti offshore, terminal estrattivi, armamento di bandiera).

Secondo informazioni acquisite dagli operatori marittimi nazionali presenti localmente, nella maggior parte dei casi gli attacchi non sono isolati ma vengono condotti da vere e proprie organizzazioni criminali.

Nel 2020 erano presenti nel Golfo di Guinea, circa 25 società armatoriali italiane con oltre 100 navi battenti bandiera nazionale.

Grazie alla consolidata collaborazione con la Marina Militare e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nel 2020 con la dislocazione nel Golfo di Guinea delle unità navali Rizzo e Martingello è stato possibile effettuare, con il supporto di Confitarma due esercitazioni antipirateria: la prima, il 3 aprile, con la "Grande Dakar" del Gruppo Grimaldi e la seconda il 12 novembre con la LPG "Enrico Fermi" del Gruppo Carbofin S.p.A.

Tali missioni di presenza e sorveglianza - conclude l'associazione degli armatori italiani - sono state particolarmente apprezzate dalle imprese associate a Confitarma, in primis dai comandanti delle unità che operano nel Golfo che sono stati in costante contatto con i Comandi delle due unità.

## 75 anni di Confetra

(su logistica e Piano Vaccini), di Roberto Alberti (sul Patto per l'Export) e di Mauro Nicosia (su

Autotrasporto e limiti ai valichi alpini). Si è dibattuto a lungo sul Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il presidente Nicolini ha poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946: "Siamo i custodi di una storia importante" ha detto il presidente. "Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industria logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro. Da oggi e per tutto l'anno ci accompagnerà un nuovo logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i past president e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni. Abbiamo commissionato - ha detto ancora il presidente - ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico, dal dopoguerra a oggi, in materia di infrastrutture e trasporti. Stiamo digitalizzando l'Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che, attraverso i social media, anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell'economia e del Paese".

La giunta, infine, ha espresso gli auguri al presidente del consiglio dei ministri incaricato Mario Draghi "affinché possa presto dare al Paese un governo lungimirante e operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella".

## Franza o Spagna...

*Draghi ha preannunciato un megaministero che potrebbe assommare anche infrastrutture e "transizione ambientale", con qualche altro spicciolo preso qua e là da altri dicasteri. Per i più sospettosi, sembra quasi il commissariamento di alcuni settori, con la copertura di una vera e propria foglia di fico, quell'ambientalismo che oggi sembra giustificare tutto e il contrario di tutto. Doppio boh. Se funzionasse non sarebbe male.*

*Altri dubbi: sull'importante sito web Ship2Shore qualche giorno fa si adombrava il dubbio che le nomine dei presidenti delle AdSP - quelle ancora non ratificate dalle commissioni parlamentari e dagli accordi con le Regioni - potessero essere a rischio. In un giro di opinioni che abbiamo raccolto, sembra una tesi difficile da sostenere. Però trova anche assertori.*

*Rimane aperto il discorso dei presidenti scaduti e non ancora confermati o sostituiti. Casi emblematici riguardano l'AdSP dell'Adriatico Centrale, quella di Gioia Tauro, dell'Adriatico Meridionale e della Sicilia Orientale (affidata quest'ultima a un commissario cooptato dal Ministero con il trasferimento del suo presidente in uscita). In tutte queste autorità portuali, i reggenti scaduti hanno poteri pressoché zero: l'acquisto della carta igienica o poco più. È così che si mandano avanti i porti in un momento così conflittuale con la concorrenza (stiamo perdendo linee)? Dando per scontato che ormai le scelte dei presidenti sono legate più alle referenze politiche che non alle capacità (salvo le ovvie eccezioni) quanto tempo occorrerà per normalizzare? Non sembra facile procedere, anche perché il continuo sminestrare dei parlamentari da un gruppo all'altro non aiuta certo nemmeno a fare scelte di partito. Il che lascia spazio a chi, ferocemente, ha riesumato l'antico motto del seicento italiano: "di Franza o di Spagna purché se magna". Triplo boh.*

## L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmoratori, affronta oggi il tema riguardante il Decreto Rilancio e concessioni.

## Decreto Rilancio e proroga delle concessioni, i nodi



Luca Brandimarte

ROMA - In risposta all'emergenza epidemiologica da COVID-19 tuttora in corso, il Governo ha tentato a più riprese di intervenire con misure a supporto del nostro cluster. Una di queste è senz'altro quella derivante dalla conversione in legge, con modificazioni, del noto Decreto Rilancio che, all'articolo 199, comma 3, lett. b), ha disposto in automatico la proroga di 12 mesi dei titoli concessori (ivi inclusi quelli rilasciati ai sensi dell'art. 18 L. n. 84/84, quelli ex art. 36 Cod. nav., nonché le concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri e quelli per il servizio di rimorchio).

Ora, con specifico riferimento al terminalismo (e quindi ai concessionari ex art. 18), sembra evidente come tale norma sia stata pensata - seppur in via temporanea - quale risposta al calo dei traffici portuali ed alle conseguenze negative causate dall'emergenza.

In questo contesto, si osserva tuttavia come il legislatore abbia sì prorogato di un anno la validità dei titoli concessori anche per i terminalisti senza però dire nulla su tutta quella documentazione prodromica e comunque connessa al rilascio - e quindi al mantenimento - delle concessioni medesime: vale a dire i piani di impresa e quelli di investimento.

È dunque legittimo chiedersi se, nel silenzio della legge, anche i termini di tali documenti possano intendersi prorogati o meno.

Al riguardo, si osserva anzitutto che: (i) i piani d'impresa alla base delle concessioni sono articolati documenti contenenti gli stringenti obiettivi di traffico da raggiungere nel corso della concessione e che i piani di investimento sono riferiti agli investimenti che il concessionario si impegna parimenti ad effettuare; (ii) la durata dei titoli concessori è subordinata al mantenimento, da parte del concessionario, degli impegni contenuti in tali documenti.

Ecco allora che quanto sopra basterebbe di per sé per poter ritenere che anche i termini dei relativi piani di investimento e d'impresa possano intendersi estesi allo stesso modo di quanto previsto per le concessioni.

Quando detto, peraltro, sembrerebbe "sposarsi" bene anche con la ratio della norma, a mezzo della quale il Governo ha certamente tentato di "soccorrere" i concessionari nell'attuale scenario emergenziale.

Ad ulteriore conferma di tale impostazione, si osserva altresì come l'emergenza sanitaria abbia di fatto creato più di qualche incertezza in termini previsionali sui futuri (ed auspicati) obiettivi dei concessionari sia in termini di volumi di traffico, sia sulla concreta (ed immediata o quanto meno prossima) realizzazione degli investimenti inizialmente programmati.

In conclusione, seppur nel silenzio del legislatore, sembrerebbe legittimo ritenere che la proroga delle concessioni comporti anche una proroga dei termini inizialmente stabiliti per i piani d'impresa e per quelli di investimento sottesi ai singoli titoli concessori. Il tutto, ovviamente, nell'ottica di permettere ai concessionari di superare l'attuale e diffuso momento di difficoltà, anche se solo il tempo ci dirà se tale forma di "aiuto" sarà stata efficace o meno.

Quanto sopra, ovviamente, rimanendo comunque validi anche gli ulteriori strumenti di "aiuto" già previsti a monte dalla legge ed azionabili dai concessionari per porre rimedio a situazioni in cui l'equilibrio economico della concessione abbia subito una qualsivoglia alterazione a causa di un evento straordinario non dipendente dalla volontà delle parti; evento tale da consentire l'invocazione di un'eccessiva onerosità sopravvenuta del rapporto che, a sua volta, consentirebbe la presentazione di una apposita istanza per l'ottenimento del riequilibrio di tali costi, ovvero una rinegoziazione in buona fede del relativo quantum, nanti la competente AdSP.

## SULLE TEMATICHE DELLA LOGISTICA

# ALIS parteciperà al forum B20

Guido Grimaldi: "È un orgoglio per ALIS prender parte al B20, appuntamento ufficiale di dialogo del G20 con la comunità imprenditoriale globale"



Guido Grimaldi

ROMA - "È un orgoglio per la nostra Associazione prendere parte al B20, il forum ufficiale di dialogo del G20 con la comunità imprenditoriale globale, importante riconoscimento ottenuto grazie al costante impegno nel settore del trasporto e della logistica".

**CAROLI**  
Hotels

- avremo la possibilità di confrontarci su temi concreti di interesse per il mondo imprenditoriale, di avanzare proposte e di evidenziare il lavoro portato avanti finora nonché le prossime iniziative promosse dalle nostre aziende associate in materia di sostenibilità ambientale, obiettivo che continuiamo a ritenere sia necessario porre nuovamente al primo posto non solo delle priorità associative ma anche e soprattutto delle agende politico-istituzionali di ogni Paese".

"Soprattutto in una fase delicata come quella attuale, è ancor più importante - conclude Guido Grimaldi - poter contribuire ai lavori del B20, puntando a stimolare la crescita del mercato globale e lo sviluppo dell'economia green. ALIS intende quindi cogliere questa occasione per rappresentare al meglio la voce del popolo del trasporto e della logistica e per valorizzare ulteriormente i comportamenti virtuosi delle aziende in tema di riduzione delle emissioni inquinanti e di transizione energetica".

## -- ALL'INTERNO --

Protocollo di legalità per il porto di Bari.	a pag. 4
Prosegue il piano per rafforzare il porto.	a pag. 4
La Lega Navale Italiana dal sindaco di Livorno.	a pag. 4
Sempre più ferrovia per Chep con i pallet.	a pag. 4
Dalla Camera di Commercio tanti contributi a fondo perduto.	a pag. 4
Il premio Consiglio Europa su studio cambiamenti climatici.	a pag. 5
Isola artificiale danese per l'energia rinnovabile.	a pag. 5
Propeller su mobilità sostenibile.	a pag. 5
In Sudafrica costa caro l'aumento delle temperature.	a pag. 5
Master sulle operazioni sostenibili.	a pag. 5
Trenitalia è la prima impresa Biosafety Trust Certification.	a pag. 6
Lo Yacht Club Italiano ora vola sul kitefoil.	a pag. 6
Flotta STILL per Vigolungo.	a pag. 6
Il Giorno del Ricordo per le vittime delle foibe.	a pag. 6
Lo studio di IRPET sugli effetti del Covid-19 sull'economia.	a pag. 6
La tredicesima edizione del premio Mare Nostrum.	a pag. 7
Arriva davvero il taxi volante?	a pag. 7
Confermato "Pescare Show".	a pag. 7
Circle con SAAR Depositi per gestire il business.	a pag. 7
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Decreto Rilancio e proroga delle concessioni, i nodi.	a pag. 8
ALIS parteciperà al forum B20.	a pag. 8
PCI e "Giorno del Ricordo"	a pag. 9
Codice telematico e barche.	a pag. 9
Il "Salvabanche" e i timori per il MPS.	a pag. 9
Il finanziamento della "Grande Texas".	a pag. 9
La "rivolta" del porto Mediceo.	a pag. 9

la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

## PCI e “Giorno del Ricordo”



Riceviamo dalla Federazione di Livorno del PCI una lunga nota sulle celebrazioni delle stragi delle foibe, che siamo costretti a sintetizzare rispettandone lo spirito:

Viene chiamato “Giorno del Ricordo”, ma in realtà troppe cose vengono dimenticate nella narrazione che nel giro di 15 anni è riuscita a imporsi come dominante. La giornata di commemorazione per le “vittime delle foibe” e dell’esodo Giuliano-Dalmata fu istituita nel 2004 dal governo Berlusconi, perlopiù su pressione di Alleanza Nazionale

(nata dalle ceneri dei fascisti del MSI). Nel giro di pochi anni, una narrazione che da sempre era riconosciuta come una mistificazione della verità storica, figlia del revisionismo storico neofascista, è stata recepita e adottata ufficialmente dallo Stato italiano e dalle sue istituzioni.

Il primo modo in cui questo avviene è non contestualizzare l’evento in un determinato periodo storico. Come aveva a dire giustamente Pier Paolo Pasolini del nostro paese che non ha memoria, la verità viene costantemente messa in discussione e manipolata. Infatti da quando il fascismo prese il potere fino al 1943, in Istria e Dalmazia furono i fascisti italiani a imporre una impressionante attività politica sotto forma di segregazione razziale, di italianizzazione forzata e di repressione verso le popolazioni che erano la maggioranza in quei territori.

L’operazione piena di veleno anticomunista sulle foibe oggi si fa strada nelle istituzioni, nei canali di comunicazione e nelle scuole, come mai era avvenuto prima.

Oggi il nostro paese non è quello per cui i partigiani hanno combattuto. L’Italia della precarietà, delle morti sul lavoro, del potere finanziario delle banche e dei padroni ha già rinnegato da tempo il sogno dei partigiani che lottavano per liberazione dal nazifascismo. La resistenza viene tradita.

\*

Nel pieno rispetto della libertà di pensiero, che troppo spesso viene asservita a ideologie e falsi storici, ospitiamo il richiamo del PCI livornese senza però dividerne gli elementi di fondo. Per quanto contestualizzata in tempi di violenza e di mancato rispetto anche delle stesse leggi di guerra, la strage degli italiani - non solo militari - alle foibe è stato uno degli episodi più oscuri e più efferati in Europa: non certo giustificabile, specie sul piano umano, per la “fascistizzazione” forzata di quei luoghi. Così come altre stragi (fosse di Katin in Polonia, fucilazioni di massa a Cefalonia, i Gulag, tagli di mani e piedi agli ascari italiani dopo la riconquista dell’Etiopia dal negus, eccetera) non sempre le responsabilità sono del comunismo, anche se Stalin e i suoi non sono certo stati di mano leggera. Molte volte ha prevalso la ferocia di pochi contro tanti inermi. Ma mettere una pietra sopra su tutto non ci sembra giusto. Proprio perché non vogliamo che il nostro sia - come diceva Pasolini ed avete giustamente ricordato - un Paese senza memoria.

## Codice telematico e barche

Riceviamo dallo skipper fiorentino Manfredi Abati la seguente nota:



al codice telematico è ancora in corso, con enormi ritardi in alcune Capitanerie. Possibile che non si riesca a uscire nemmeno da questo pantano, che era sembrato finalmente una piccola ma bella rivoluzione?

\*

Rifiutandoci di ricorrere al vecchio e amaro detto dello “stavamo meglio quando stavamo peggio” dobbiamo riconoscere che anche il vademecum sullo STED recentemente aggiornato lascia parecchi punti oscuri sulla procedura. Abbiamo consultato anche noi il sito del “Giornale della Vela” che pone alcuni interrogativi pertinenti più che altro sulle procedure legate alla facilità o meno di ottenere la licenza di navigazione provvisoria. Ci auguriamo che questi dubbi siano chiariti dal Ministero competente: anche perché le Capitanerie hanno già il loro da fare per le trascrizioni dai registri cartacei a quelli informatici.

## Il “Salvabanche” e i timori per il MPS

Da Letizia Giorgianni presidente dell’associazione “Vittime del Salvabanche” riceviamo:

I dati negativi di MPS non stupiscono, il nuovo Governo abbia il coraggio di andare oltre quanto stabilito con la UE. Non è stato mai rispettato alcun piano industriale. Del resto è difficile che ci sia ancora qualcuno che possa credere ai “Piani di rilancio dell’istituto di credito”, visto il risultato del 2020 dell’istituto senese.

Guardando al passato tutti i piani che si sono susseguiti sono divenuti in poco tempo carta straccia. Nessun piano industriale, e ne sono stati approvati almeno quattro, nell’ultimo decennio è mai stato rispettato. La realtà ha distrutto ogni velleità scritta sulla carta. Certo, con la cessione ad Amco della mole di crediti malati che si trascina da anni, ha pulito il bilancio. Ma non in modo decisivo. Basti pensare che, pur con l’aiuto pubblico, sofferenze e incagli lordi a fine 2020 erano al 4,2% degli impieghi totali. E che i vertici della banca pensano che sull’onda del Covid saranno destinati a riuventare. Non voglio pensare a cosa succederà se, come temo, dovesse saltare il matrimonio con Unicredit”.

\*

L’associazione presieduta da Letizia Giorgianni conduce da tempo una battaglia in difesa dei tanti risparmiatori che sono rimasti travolti dalle vicende bancarie, con prese di posizione non soltanto sulla stampa. Gli attuali meccanismi per venire incontro alle “vittime” sono ancora aperti a valutazioni ed eventuali correttivi. E c’è da sperare che un governo Draghi - ovvero di un grande esperto di problematiche bancarie - riesca tra i tanti miracoli che gli sono richiesti anche a fare una decorosa pulizia nel campo.

### 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.

## Il finanziamento della “Grande Texas”



Michele Autuori

Riceviamo dalla business development manager Elisa Costantiello la seguente nota:

Watson Farley & Williams (“WFW”) ha assistito Banco BPM S.p.A. nell’ambito di un’operazione di finanziamento in favore di Grimaldi Euromed S.p.A. del valore complessivo di 28 milioni di Euro destinati all’acquisto di una nuova unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier), denominata “Grande Texas”. La nave è stata presa in consegna lo scorso 26 gennaio ed è la sesta di sette unità car carrier commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Con una stazza lorda di 65.148 tonnellate ed una velocità di crociera di 19 nodi, la Grande Texas, che batte bandiera italiana, è tra le unità PCTC più grandi sul mercato, con una capacità di

trasporto di circa 7.600 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Da un punto di vista tecnologico, la nuova unità è dotata di dispositivi che permettono di abbattere le emissioni nocive e di raggiungere un’elevata efficienza energetica e pertanto garantisce un trasporto ecosostenibile. In particolare, la nave è dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative internazionali per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di un sistema ibrido di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e di particolato. La Grande Texas è altresì in linea con le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. Il team di WFW è stato guidato dal partner Michele Autuori coadiuvato dalla senior associate Antonella Barbarito e dagli associate Beatrice D’Amato, Sergio Napolitano e Noemi D’Alessio.

\*

Della “Grande Texas” abbiamo presentato recentemente la scheda completa e un’immagine che conferma tutte le innovazioni, anche di layout, della splendida unità. L’operazione di finanziamento da parte del Banco BPM per 28 milioni di euro a sua volta è la dimostrazione dell’affidabilità dell’armamento Grimaldi e del suo impegno per uno sviluppo sempre più accelerato nei vari campi del suo business logistico sul mare. Il ricorso agli specialisti di WFW fa parte di una prassi consolidata nel mondo marittimo (e non solo) per finanziamenti che nel mondo della logistica stanno confermandosi ottimi investimenti per entrambi gli attori.

## La “rivolta” del porto Mediceo



Riceviamo, firmata da Franco Mantellassi e Antonio Bellesi una lunga nota dell’Associazione Circoli Nautici del porto Mediceo di Livorno, già apparsa a pagamento su Il Tirreno, che riassumiamo alla luce degli ultimi avvenimenti:

I circoli nautici del Mediceo costituiti in associazione contestano i tempi e i modi con cui l’Autorità di Sistema Portuale e il gruppo Azimut/Benetti - concessionario dell’area del Mediceo destinata a diventare “marina” - hanno ingiunto di liberare ormeggi ed attrezzature del Mediceo stesso entro e non oltre 60 giorni. Con un provvedimento (n.18 del 2021) dei giorni scorsi firmato dal segretario generale dell’AdSP Massimiliano Provinciali viene ingiunto di sgomberare le aree entro il 30 giugno prossimo “con il ripristino dei luoghi” fatta salva la possibilità per l’amministrazione di procedere per conto proprio addebitando le spese agli inadempienti. È stata inviata con il suddetto provvedimento una ingiunzione a sottoscrivere l’accordo del rapido trasferimento, salvo sanzioni e penalità. L’accordo riguarda le sistemazioni provvisorie per le imbarcazioni da trasferire dal Mediceo che impegnano i circoli a sistemarsi in Darsena Nuova e mano a mano che i lavori del “marina” procederanno in aree a Nord dello stesso Mediceo, in attesa della realizzazione dell’approdo della Bellana.

\*

Dopo anni ed anni dagli accordi di Roma che hanno passato le aree dell’ex cantiere navale Orlando al gruppo Azimut/Benetti, il “marina” che lo stesso gruppo aveva concordato di realizzare sta per partire: e ne è nato ovviamente uno scontro per liberare dai circoli nautici le aree che da tempo hanno solo in concessione temporanea. Ai circoli non è piaciuto né il modo né il tempo con cui l’AdSP ha chiesto di sgomberare. Francamente molto ristretto, anche solo pensando alla rimozione dei pontili galleggianti, delle relative catenarie, degli impianti di terra eccetera. Si contestano anche gli elementi finanziari alla base del richiesto accordo, considerati dall’associazione ingiustificati e vessatori.

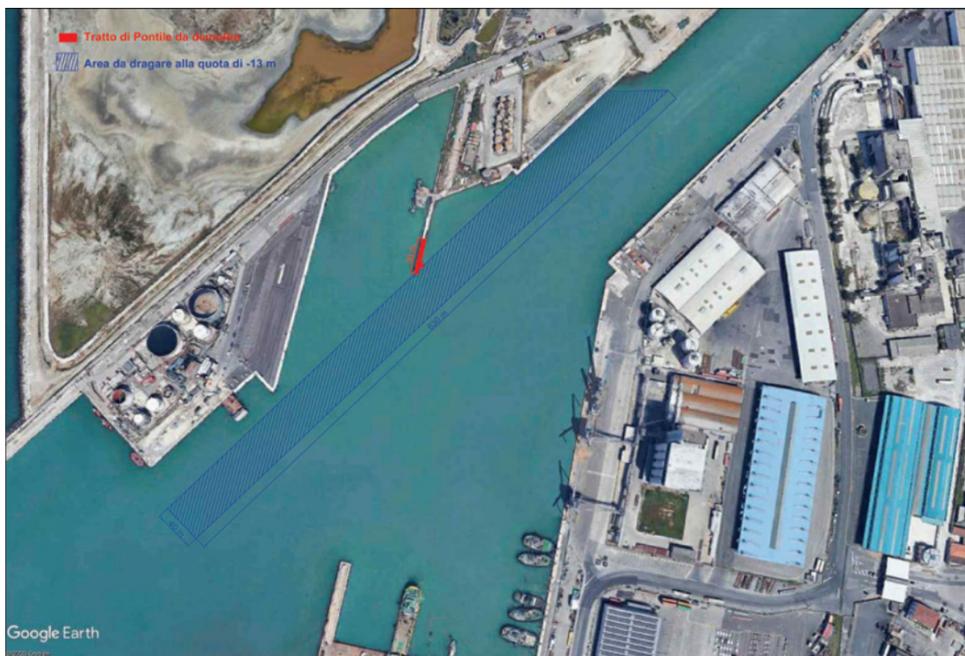
Nei giorni scorsi il presidente dell’AdSP Corsini e il segretario generale Provinciali hanno ricevuto una delegazione dell’associazione, mentre un centinaio di iscritti ai circoli hanno manifestato davanti a palazzo Rosciano. Una ulteriore consultazione avrà luogo martedì 26 con gli altri circoli nautici (tra cui Lega Navale, Yacht Club e Circolo Nautico) che non fanno parte dell’associazione. Il presidente Corsini ha proposto un tavolo comune per affrontare i singoli problemi legati al provvedimento.

la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Sfida delle grandi navi

capacità di accogliere naviglio maggiore nel porto - ha commentato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, presenziando all'inizio dei lavori -. Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, stiamo lavorando ormai da anni con l'obiettivo prioritario di conservare e accrescere la competitività dello scalo migliorando, per quanto allo stato possibile, le performance in termini di accessibilità".



## Fincantieri per "Viking"

con alloggio per 930 passeggeri. Le unità Viking sono tutte costruite secondo le più recenti normative di navigazione e dotate dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il "Ritorno in porto sicuro". Sono inoltre dotati di efficienza energetica ai motori, idrodinamica ottimizzata e scafo riducendo così i consumi, così come i sistemi che riducono al minimo l'inquinamento prodotto dai gas di scarico, rispettando i più severi requisiti ambientali.

Fincantieri ha avviato la sua partnership con Viking nel 2012, affidandosi all'armatore entrato nel mercato delle crociere oceaniche come start-up. Oggi, la collaborazione iniziata con un ordine per due navi, ha raggiunto un totale di 20 unità, compreso l'ordine assegnato a Vard per due spedizioni da crociera navi e le opzioni. Questo è un record di tutti i tempi, il maggior numero di unità costruite da un costruttore navale per un unico armatore.

Il primo della serie, "Viking Star", è stato costruito nei cantieri navali di Marghera e consegnato in 2015. Le altre unità, "Viking Sea", "Viking Sky", "Viking Sun", "Viking Orion" e "Viking Jupiter", consegnati tra il 2016 e il 2019, sono stati tutti costruiti presso il cantiere di Ancona, così come "Viking Venus", che entrerà a far parte della flotta dell'armatore quest'anno. Altre 9 unità, opzioni incluse, prenderanno il mare dai cantieri italiani del Gruppo tra il 2022 e il 2027.

## Broker marittimi

quella della siderurgia sino alla contrazione nel numero delle compagnie di navigazione italiane impegnate nel trasporto di merci alla rinfusa.

"Con un sistema Paese - sottolinea il presidente Alessandro Santi - che, in un panorama generale di accorciamento delle filiere di approvvigionamento strategico e di aumentato controllo sulle stesse, è diventato incapace di comprendere quanto

120 Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899  
**SAVINO DEL BENE**  
 Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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

sia vitale difendere alcune attività legate a traffici vitali, delegandone, invece, il controllo a player stranieri, anche l'attività dei broker marittimi segna il passo facendo scattare un allarme che non può passare inascoltato. Nonostante una tradizione e un'affidabilità consolidata, nonostante una capacità di formare e impiegare giovani che sempre più spesso sono attirati da sirene straniere, le società di brokeraggio marittimo subiscono con sempre maggiore frequenza lo scavalco da parte di competitor esteri che sul mercato domestico possono competere con minori vincoli, ma anche minori garanzie per i clienti, ottenendo il favore dei grandi carrieri nazionali, a partire dalle multinazionali del settore energetico".

Secondo Federagenti, si crea quindi un circolo vizioso nel quale i grandi carrieri escludono le società nazionali di brokeraggio, queste vedono erosa anche la loro storica propensione alla formazione e all'impiego dei giovani che, in numero crescente, o emigrano o cercano impiego presso i carrieri, con il risultato di indebolire quello che era un fiore all'occhiello dello shipping italiano e mediterraneo e, con effetto domino, anche il potere contrattuale e di controllo dei player industriali del Paese che sino a pochi anni fa trovavano nei broker italiani non solo una figura di intermediazione, ma soprattutto un consulente di fiducia. Sulla sola piazza di Genova in 10 anni il numero delle aziende si è quasi dimezzato con occupati ad alta specializzazione passati dai quasi 340 del 2010 ai 220 di oggi.

## Sciopero vicino sulle Autostrade

questione di sicurezza pubblica: non si possono lasciare le autostrade totalmente imprenziolate; non si può fare affidamento alla sola tecnologia. La tecnologia può far funzionare le barriere di ingresso e di uscita, garantire il pagamento del pedaggio da parte degli utenti, ma non può assicurare la necessaria assistenza a chi può averne bisogno.

"Sempre in tema di occupazione: è inaccettabile che le nuove assunzioni siano fatte al di fuori del contratto collettivo nazionale di settore, che è l'unico cucito su misura per i lavoratori e le aziende a cui si riferisce. Altrettanto grave è che non sia prevista la stabilizzazione dei tanti precari che da anni gravitano attorno alla società e che era stata loro garantita da accordi condivisi con la stessa ASPI".

Conclude la Fit-Cisl: "E cosa dobbiamo pensare dell'assenza di ben due società, SDS e Giove Clear, dal piano industriale del gruppo? Si può solo immaginare l'angoscia dei dipendenti. Tutto questo è inaccettabile. Ma, evidentemente, è il segnale che l'azienda continua a porre in essere le vecchie e tanto contestate pratiche. Confidiamo in un'inversione dei comportamenti assunti finora e che tutte le parti coinvolte si assumano la loro responsabilità per il bene del Paese e della sua ripresa economica, visto che ASPI è un'importante gestore infrastrutturale italiano".

**SANITÀ INTEGRATIVA**  
 È UN TUO DIRITTO  
 E FORSE NON LO SAI

SCOPRI SE SEI ISCRITTO A **SANILOG**  
 il fondo di sanità integrativa per i dipendenti della **logistica, trasporto merci e spedizione.**

ACCEDI SUBITO AI MIGLIORI SERVIZI PER LA CURA DELLA TUA SALUTE  
 Scopri di più su [www.sanilog.info](http://www.sanilog.info)

Le prestazioni sono erogate da  
**UniSalute**  
 SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

**SANILOG**

**AIG**

**ODONTO NETWORK**  
 ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT