



CON TRE PAESI EUROPEI TRA I PRIMI CINQUE AL MONDO

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DEL NORD TIRRENO

DHL Index: segnali di ripresa

Dopo la battuta d'arresto da pandemia Covid-19 il commercio globale ora aumenta - L'Italia fatica ancora salvo le piccole e medie imprese

MILANO - Quanto è connesso il mondo? Secondo la prima classifica sulla globalizzazione ai tempi della pandemia riportata nel DHL Global Connectedness Index (GCI) 2020, Paesi Bassi, Singapore, Belgio, Emirati Arabi e Irlanda sono i paesi più globalizzati al mondo e l'Italia è al 26° posto. Il rapporto, commissionato da DHL e redatto da Steven A. Altman e Phillip Bastian della New York University Stern School of Business, incrocia oltre 3,5 milioni di dati e analizza i flussi internazionali del commercio, dei capitali, delle informazioni e delle persone in ben 169 nazioni e territori.

DHL Global Forwarding mette in luce alcuni aspetti emersi dal rapporto come il commercio e i flussi di capitale che hanno iniziato a riprendersi o l'aumento dei flussi di dati a livello internazionale: sono aumentati notevolmente il traffico internet e l'eCommerce. Dopo essersi mantenuto stabile nel 2019, gli esperti hanno previsto un abbassamento significativo dell'indice di globalizzazione nel 2020, a causa degli effetti dell'emergenza sanitaria: le frontiere chiuse e i divieti di spostamento sono solo le due cause più ovvie di questa contrazione. Nonostante la situazione critica dei mesi scorsi, l'Italia ha avuto un ruolo fondamentale e sta vivendo oggi una fase di ripresa.

"La crisi che stiamo vivendo ha (segue in ultima pagina)

Nicolini (Confetra) da Orlando sulla logistica



Guido Nicolini

ROMA - "Veniamo da un 2020 durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato. Nel picco della crisi - aprile/agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali". Così ha riferito il presidente (segue in ultima pagina)

Total container throughput in 1000 TEU				
Rank	Rank	Rank	Port	2020
2020	2019	2007		
1	1	1	Rotterdam (NL)	14,349
2	2	3	Antwerp (BE) (*)	12,023
3	3	2	Hamburg (DE)	8,527
4	4	17	Piraeus (EL)	5,437
5	5	8	Valencia (ES)	5,415
6	6	6	Algeciras (ES)	5,106
7	7	4	Bremerhaven (DE)	4,770
8	8	7	Felixstowe (UK) (**)	3,778
9	13	5	Gioia Tauro (IT)	3,193
10	9	10	Barcelona (ES)	2,958
11	10	9	Le Havre/Rouen (FR) (***)	2,445
12	11	12	Marsaxlokk (MT)	2,440
13	12	14	Genoa (IT)	2,353
14	14	15	St Petersburg (RU)	2,100
15	15	63	Gdansk (PL) (+)	1,928
TOP 15				76,822
TOP 3				34,900

LIVORNO - La tabella qui sopra, che si ferma per motivi di spazio ai primi quindici porti europei secondo il totale dei loro movimenti nel 2020, ci porta a qualche considerazione di dettaglio, sulla base dei commenti degli esperti.

La prima è che il primato di Rotterdam continua a non essere scalfito, anche se nell'anno appena concluso ha registrato un calo (non appare in tabella ma nei seguiti che abbiamo potuto consultare) del 9,6% rispetto al 2008 e del 3,2% rispetto al 2019. La crisi della pandemia si è fatta sentire.

Ha tenuto meglio sia nel 2020 che nel 2019 il secondo porto della classifica, Antwerp, con un +1,4% rispetto al 2019. Per tutti gli altri, salvo eccezioni, c'è un segno meno, salvo Gioia Tauro che dal 13° posto del 2019 è risalito al 9°, sia pure senza ritornare al 5° che aveva gloriosamente conquistato nel 2007. Nel 2020 Gioia Tauro ha comunque messo a segno (segue in ultima pagina)

Se il MIT diventa MIMS

LIVORNO - Heilà, che passo avanti storico: il MIT, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, diventa MIMS, ovvero Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili!

Mi mordo la lingua, e spero che non sia l'ennesima soluzione alla Gattopardo: cambiare tutto per non cambiare niente.

Certo, Nomen Omen dicevano i nostri avi. A leggere il testo del decreto, apparso a inizio settimana sulla Gazzetta Ufficiale, si apprende anche che i dipartimenti diventano quattro: rimane come quarto quello che regola le Capitanerie di Porto, con l'aggiunta di funzioni di monitoraggio e controllo del traffico marittimo (che sia una pugnalata alla schiena degli Avvisatori Marittimi?). Gli altri dipar- (segue in ultima pagina)



Stefano Corsini

LIVORNO - L'ingegner Stefano Corsini ha presieduto il suo ultimo Comitato di Gestione Portuale mercoledì scorso, con un saluto istituzionale; e con le assicurazioni che il lavoro comune di questi ultimi quattro anni ha messo molta carne

Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

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



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com
Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

A SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

Mattioli: la sfera di cristallo

È quanto serve per prevedere le ricadute della pandemia sul prossimo futuro

ROMA - Mario Mattioli, presidente Confitarma, intervenendo alla sessione di apertura ("Effetti e lezioni logistiche-industriali dalla pandemia") che si è svolta nell'ambito di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, ha ribadito che uno dei settori più gravemente colpiti è quello marittimo a seguito delle misure adottate dai governi di tutto il mondo che hanno limitato gravemente il commercio mondiale in generale e quello marittimo in particolare, influenzando sia l'offerta che la domanda di beni. "Ancora oggi molti paesi impongono forti restrizioni (segue in ultima pagina)



Mario Mattioli

IERI IN UN APPROFONDITO WEBINAR ALL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO

Le sfide dell'Italia, paese marittimo

Una intera giornata di studio con la rivista Limes e con gli esperti militari e civili anche su libertà del Mediterraneo e porti

Giovannini al webinar Assarmatori

ROMA - Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili professor Enrico Giovannini ha confermato la sua presenza al Webinar "Lavoro Marittimo e investimenti nello scenario post Covid", (segue in ultima pagina)



Cavo Dragone

LIVORNO - L'Accademia Navale, Istituto di formazione d'eccellenza degli ufficiali della Marina Militare, ha tenuto ieri, venerdì 12 marzo in collaborazione con la rivista Limes, una giornata di studio/webinar intitolato "Italia paese marittimo: sfide e opportunità". Obiettivo del webinar era approfondire tematiche legate all'importanza del mare e dell'ambiente marittimo per la nostra Nazione.

Nessuna moderna economia - è stato ricordato in presentazione dell'evento - può fare a meno dell'uso del mare e delle vie di comunicazione marittima, poiché i (segue in ultima pagina)

PER I CINQUE PORTI DEL SISTEMA

750 milioni di euro di fondi all'AdSP MAM

Finanziano i programmi destinati a rivoluzionare l'impianto infrastrutturale, con opere da lungo attese

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto l'ammissione a finanziamento di fondi assegnati (in taluni casi con riserva) per una somma complessiva di 750 milioni di euro (comprensivi dei 200 milioni già assegnati per la camionale di Bari e almeno 50 in corso di esecuzione) per finanziare un parco progetti finalizzato a rivoluzionare l'assetto funzionale e organizzativo dei cinque porti del sistema, a rendere gli scali competitivi ed evoluti e ad indirizzarli in una logica market oriented.

Il risultato è il frutto di un ingente lavoro progettuale - ricorda la nota dell'AdSP - realizzato dall'Ente e ritenuto ineccepibile in sede di valutazione, step particolarmente



Ugo Patroni Griffi

selettivo e rigido nonché prodromico al successivo stanziamento. Il parco progetti spazia in maniera



Tito Vespasiani

dinamica e complessa su diverse fonti di finanziamento che in manie- (segue a pagina 8)

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI
gigoni.com

save your
heart
save your
earth



GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

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											
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CARMEN	MW111A	21-3	Vedi	19-3	Vedi	23-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ALYSSA	MW112A	28-3	Serv.	26-3	Serv.	30-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MONTEREY	MW113A	4-4	9	2-4	3	6-4	18	11	18	18	18	18	18
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT		AN				
	MSC ANTONELLA	MC111A	29-3	30-3	26-3					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NAOMI	MC112A	5-4	6-4	2-4					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ANZU	MC113A	12-4	13-4	9-4					18	18	18	18	18
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	APL PHOENIX	ONN9PE	25-3	27-3				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC MELINE	MA111A	1-4	3-4				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	E.R. TOKYO	MA112A	8-4	10-4				18	(via SP)	18	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	MSC CLAUDIA	YY110R					24-3							
	MSC CLAUDIA	YY110R					31-3							
	MSC CLAUDIA	YY111R					7-4							
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	MSC NELA	FJ110E			Vedi	27-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC DITTE	FJ111E			Serv.	2-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC AMBRA	FJ112E			16	9-4	15	18	18	18	18	18	18	
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	SEMAX DARREN	IV108R	29-3	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	NORTHERN JAVELIN	IV109R	4-4	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	T.B.N.	IV110R	11-4	16		18	18	18	18	18	18	18	18	
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	ATLANTIC EXPRESS	YA112A	25-3		Vedi		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	SAG GOOD TIMING	YA113A	1-4		Serv.		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	ATLANTIC EXPRESS	YA114A	8-4		2		3		18					
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	MSC HERMES	YM111A	20-3		Vedi		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	T.B.N.	YM112A	27-3		Serv.		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC HERMES	YM113A	3-4		1		3		18					
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS		
					Vedi	Vedi		Vedi						
					Serv.	Serv.		Serv.						
					12	7 e 8		12bis						
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS			
	MSC CARMEN	MW111A	21-3	19-3	23-3	Vedi								
	MSC ALYSSA	MW112A	28-3	26-3	30-3	Serv.								
	MSC MONTEREY	MW113A	4-4	2-4	6-4	3								

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA										
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:				
MSC MARYLENA	AE110A	16-3	15-3			13-3			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC EDITH	AE111A	23-3	22-3			20-3			MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC MARYLENA	AE112A	30-3	29-3			27-3			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
T.B.N.	AC111A	18-3	POL. CE.			22-3			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC LARA	AC112A	25-3				29-3			KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC SENA	AC113A	1-4				5-4			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)				
MSC MASHA 3	AA110A	14-3	13-3			16-3			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
AS RHIANNON	AA111A	21-3	20-3			23-3			BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
AS PAMIRA	AA112A	11-3	27-3			30-3			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC GIANNINA	AB110A	17-3	20-3	19-3		16-3	23-3		CONTSHIP IVY (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC JEMIMA	AB111A	24-3	27-3	26-3		23-3	30-3		MAERSK HOUSTON, MAERSK HANGZHOU, MAERSK HORSBURGH				
MSC ALIX 3	AB112A	31-3	3-4	2-4		30-3	6-4		MSC JENNY (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
CONTSHIP IVY	AM111A					14-3			LUEBECK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
CONTSHIP IVY	AM112A					21-3			SPIRIT OF CHENNAI, MSC TIA, SPIRIT OF CHENNAI				
MAERSK HOUSTON	110E					23-3			CONTSHIP TOP (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MAERSK HANGZHOU	111E					30-3			CONTSHIP TOP				
MAERSK HORSBURGH	112E					3-4			CONTSHIP TOP				
MSC JENNY	AH111R	23-3	22-3	21-3		23-3	19-3		CONTSHIP TOP				
MSC JENNY	AH112R	30-3	29-3	28-3		30-3	26-3		CONTSHIP TOP				
LUEBECK	AY110R	14-3					12-3		CONTSHIP TOP				
LUEBECK	AY111R	21-3					19-3		CONTSHIP TOP				
SPIRIT OF CHENNAI	AS111A	17-3	19-3			16-3			CONTSHIP TOP				
MSC TIA	AS112A	24-3	26-3			23-3			CONTSHIP TOP				
SPIRIT OF CHENNAI	AS113A	31-3	2-4			30-3			CONTSHIP TOP				
CONTSHIP TOP	AH111R					21-3	18-3		CONTSHIP TOP				
CONTSHIP TOP	AH112R					28-3	25-3		CONTSHIP TOP				

DALLA CORTE D'APPELLO SU UN RICORSO DEL COMANDANTE ROMANO

Assicurare i piloti portuali: una sentenza a Venezia



Nella foto (da sx): **Ciro Romano** con il governatore **Luca Zaia**.

VENEZIA – Assicurare i piloti si può e anzi si deve. La Corte di Appello di Venezia, accogliendo il ricorso avverso la sentenza n. 2152/2018 pubblicata il 27.11.2018 presentato dall'ex capo pilota della Corporazione dell'Estuario Veneto **Ciro Romano**, ha condannato in data 28.01.2021 gli appellati a rifondere le spese di lite liquidate in primo grado (Euro 113.440,00) ed Euro 9515,00 per il secondo grado. Lo riferisce in una sua nota l'Unione Piloti veneziana.

La vicenda oggetto della sentenza riguarda la stipula effettuata in data 17/3/2010 con Generali S.p.a., di una polizza assicurativa rinnovata per tre volte (il cui premio annuo ammontava a Euro 28360,00), in favore dei piloti della Corporazione, per il rischio da "inidoneità specifica totale permanente per malattia o infortunio che determini l'impossibilità ad esercitare la professione di pilota di porto dichiarata con provvedimento definitivo delle apposite Commissioni con conseguente cancellazione dal registro piloti del porto di Venezia ai sensi di quanto disposto dall'articolo 118 RCN".

Per gli appellati la stipula di quella polizza, oltre ad essere di dubbia utilità per essersi parzialmente sovrapposta con altra analoga copertura assicurativa, ha costituito attività di straordinaria amministrazione in quanto non rientrante nell'oggetto sociale ed è avvenuta senza una ratifica dell'assemblea dei piloti ma a seguito di una personale e non condivisibile iniziativa personale dell'allora capo Pilota.

La Corte di Appello nel riformare la sentenza ha riconosciuto la tesi del capitano **Ciro Romano** che "la spesa della polizza malattie/infortuni era certamente rientrante tra quelle necessarie al buon funzionamento della Corporazione, non potendosi nemmeno escludere la sua natura di

onere sociale (previsto e consentito dall'art. 120 reg. nav. mar); tanto più che la spesa relativa al pagamento del premio di assicurazione era "spesa ammessa" ed in quanto tale componente la tariffa di pilotaggio".

Inoltre ha chiarito che "la scelta gestoria del capo Pilota Romano non è stata effettuata in contrasto con direttive ricevute dall'assemblea degli associati (eventualità neppure dedotta in causa) né fu deliberatamente contraria all'interesse della Corporazione, andando - piuttosto - a tutelare gli interessi della collettività organizzata dei marittimi che vi prestano servizio".

"Fornire un contratto di assicurazione invalidità e malattia destinato a indennizzare il rischio connesso alla impossibilità per il pilota di proseguire, per tali ragioni, la propria attività professionale, non rappresenta - recita la sentenza - una scelta gestoria palesemente arbitraria, visto che, in via generale, può rientrare nel cd welfare aziendale, a maggior ragione se si considera la attuale sensibilità di tutela del lavoro e dei soggetti che lo svolgono quali risorse umane di una società/impresa".

"Quanto al fatto che i piloti avrebbero già goduto di una precedente assicurazione, è pacifico - afferma la Corte di Appello di Venezia - in causa che tale assicurazione non coprisse, a differenza di quella in questione, anche il danno da malattia, rendendo, così, giustificata la sua stipula".

"Da ultimo - prosegue la sentenza - merita di essere considerato che l'accensione della polizza in esame costituisce proprio il risultato di una scelta gestoria del capo Pilota (amministratore della Corporazione ex art. 114 reg. nav.)".

La Corte rileva anche "che tale scelta attesta proprio l'interesse della Corporazione di garantire appieno i propri associati, tutelando quale fattore produttivo/risorsa umana

per danni che potessero subire nella prestazione lavorativa a prescindere dalla responsabilità di chicchessia (fosse la Corporazione o il comandante della nave su cui fossero saliti, o chiunque altro); peraltro tale scelta appare dettata anche dall'interesse che, in caso di sinistro, fosse il singolo assicurato a rapportarsi direttamente con l'assicurazione, piuttosto che per il tramite della Corporazione, che avrebbe, in tal modo anche contenuto il rischio di essere coinvolta in vertenze legali in difetto di composizione bonaria di ogni questione".

La sentenza inoltre chiarisce che la stipula delle polizze direttamente a favore dei piloti "è rientrata anche nell'interesse della Corporazione, nella prospettiva di ridurre il rischio di essere coinvolta in complessi contenziosi legali destinati ad individuare il responsabile del danno, anche solo per attivarne la relativa polizza di responsabilità civile. Tra l'altro, la stipula della polizza appare anche rispondere alla finalità mutualistica ed assistenziale della Corporazione. Per tali ragioni, l'appello - si legge - va accolto e la sentenza di primo grado variformata come da dispositivo".

Con il patrocinio del governo francese, UNESCO-LiBeirut e l'Unione Internazionale degli Architetti, nelle giornate del 12, 13 e 14 marzo, si è sviluppato un grande forum digitale organizzato dall'Ordine degli ingegneri e degli architetti di Beirut: tema un panel internazionale di esperti sulla ricostruzione a Beirut, per confrontarsi sui temi dei trasporti e della mobilità urbana, dell'edilizia abitativa, delle relazioni porto-città e della conservazione del patrimonio storico per definire le linee guida del master plan per la

IN UN CONSIGLIO DIRETTIVO ALLARGATO

Vertice di Assiterminal con i nuovi cooptati

Tutti i temi del terminalismo italiano da sottoporre al nuovo Governo



Luca Becce

GENOVA – Il Consiglio Direttivo di Assiterminal ha armonizzato la sua composizione - a seguito dei recenti riassetti della compagine associativa - designando su proposta del presidente **Luca Becce**, Galiano di Marco (GM Venezia Terminal Passeggeri) quale vice presidente che affiancherà gli attuali vice **Vito Leo Totorizzo** e **Alberto Casali**, designando anche come componente del direttivo To-

maso **Cognolato** ceo del Terminal Passeggeri di Napoli (anche per dare conto della valorizzazione del comparto dei terminal passeggeri e delle fortissime criticità in questo perdurante contesto).

Il Consiglio Direttivo è pertanto attualmente composto da: **Giancarlo Acciario** - **Maurizio Anselmo** - **Giorgio Blanco** - **Alberto Casali** - **Matteo Catani** - **Paolo Cornetto** - **Marco Dalli** - **Galliano Di Marco** - **Piero Fabiano** - **Silvio Garrè** - **Roberto Goglio** - **Giordano Bruno Guerrini** - **Ignazio Messina** - **Antonio Musso** - **Antonio Pandolfo** - **Giulio Schenone** - **Vito Leonardo Totorizzo** - **Tomaso Cognolato**.

Nel nuovo direttivo si è discusso anche sui criteri di applicazione della norma (art. 199 dl 34/20) che prevede la riduzione dei canoni concessori a fronte della riduzione dei fatturati sottolineando come la sua applicazione deve trovare una sintomia applicativa in tutti i porti secondo un criterio di proporzionalità piena, nonché sull'iter di attuazione del cd "fondo Terminal Passeggeri" previsto dalla legge di Bilancio.

Si è condivisa l'opportunità di intraprendere il percorso progettuale (condiviso anche con ANCIPI e Assoporti) volto alla costituzione di processi e percorsi formativi funzionali anche ai temi della transizione che possa contribuire a una sempre maggiore specializzazione dei lavoratori delle imprese portuali e alla costante crescita e adeguamento professionale.

Permangono (oltre evidentemente agli effetti dovuti alla contingenza pandemica) i temi legati alla mancata adozione di un Regolamento delle concessioni, alla superfatturazione dei "regolatori" (con cui però il dialogo è riaperto e costante) alla difficoltà di vedere riconosciuto il principio del riequilibrio economico/finanziario anche nel settore della portualità e alla difforme applicazione delle norme nelle diverse realtà portuali, così come ancora una diversa declinazione dei modelli di lavoro portuali.

Si è infine preso atto che l'andamento finanziario del 2020, nonostante le accidentalità del percorso dell'anno appena terminato, siano in linea con il budget.

CON LA PARTECIPAZIONE DI ESPERTI E IL PATROCINIO DELLA FRANCIA

L'esperienza del Porto Antico di Genova per il nuovo master plan di Beirut



ricostruzione e la rivitalizzazione di una porzione di città dall'enorme valore economico e sociale. "L'esperienza del Porto Antico

di Genova - sottolinea il presidente della società **Mauro Ferrando** - è ritenuta un esempio di successo a livello internazionale - per aver

saputo unire la valorizzazione filologica dell'esistente con elementi innovativi di grande impatto per la fruibilità e la frequentazione delle aree insieme agli interventi, avviati a partire dal 2012, finalizzati al risparmio energetico e alla sostenibilità".

"Siamo l'unica realtà italiana coinvolta nel dibattito - aggiunge **Ferrando** - e siamo onorati di poter contribuire a un progetto di così grande rilievo".

Nell'ambito della tavola rotonda del forum dedicata al rapporto tra porto e città, a illustrare la case history del Porto Antico è stato il direttore innovazione, sviluppo e sostenibilità **Alberto Cappato**. Tra gli altri interventi in programma, il direttore generale dell'Association Internationale Villes et Ports **Olivier Lemaire** e i rappresentanti dei porti di Amsterdam e Barcellona.

AGORÀ IN STREAMING DEL PROPELLER LA SPEZIA

Confronto battente sui due porti del sistema

Le soluzioni del nuovo presidente dell'AdSP anche in relazione ai lavori urgenti - Intermodalità e transizione energetica tra gli obiettivi



Mario Sommariva

LA SPEZIA – Il Propeller Club dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara ha inaugurato l'attività dell'anno in streaming - scrive il report sull'avvenimento - come impongono i tempi. E, come ha detto aprendo i lavori il presidente **Giorgio Bucchioni**, non si poteva iniziare che con l'incontro con il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale **Mario Sommariva**, per ascoltarlo a conclusione degli incontri che ha avuto con tutte le realtà del territorio. E come era nei voti - continua **Bucchioni** - l'incontro ha assunto la statura dell'evento.



Giorgio Bucchioni

Presentando il relatore, **Giorgio Bucchioni** ne ha ripercorso la carriera riconoscendogli doti di equilibrio e capacità di ascolto, idee chiare, esperienza, conoscenza dei problemi e competenza dimostrate già nei suoi primi interventi sulla Zona Logistica Semplificata e sulla Zona Logistica. Alla quarantina di connessi, tra professionisti e imprenditori del mondo marittimo, portuale e logistico, **Mario Sommariva** ha subito riconosciuto il merito, rappresentando La Spezia e Marina di Carrara, di aver costituito ante litteram il Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, anticipando di

trent'anni l'ultima riforma istitutiva. Ha poi, analizzato, punto per punto, nell'agorà telematica, il bilancio di un anno complesso, il perdurare delle difficoltà che vedono porti, trasporti e logistica in prima linea a compiere la loro indispensabile funzione al servizio del Paese, nonostante i non pochi sconvolgimenti nel mondo dello shipping, da reperimento di container ai tempi che da ritmi da orologi svizzeri devono affrontare sfasamenti prima impensabili. Nella seconda parte ha affrontato la questione di come affrontare la fase di transizione del Paese che coinvolge i porti e che richiede di moltiplicare gli sforzi per colmare i ritardi nel risolvere i problemi aperti. Impegni che ha articolato in quattro aree connesse. Perché un fatto è certo: "i porti non si possono fermare, mai".

La prima riguarda la ridefinizione di tempi e modi degli obblighi privati e pubblici, e viceversa, con LSCT, la locomotiva del porto. Il confronto, delicato ma dinamico, è in atto. In quest'area - tra cui dragaggi, Marina del Canaletto, Molo Pagliari - rientra ovviamente il Terminal del Golfo. **Sommariva** ha detto di essere ottimista perché condivide il principio di un

sistema pubblico che surroga il sistema privato e perché alla Spezia c'è una imprenditoria privata di grande dinamicità, da sempre votata all'innovazione e come ha dimostrato, anche da ultimo, con il Centro unico di prenotazione di Santo Stefano Magra.

La seconda area riguarda il traffico passeggeri. Qui i tempi sono condizionati dall'andamento della pandemia ma la strada è chiara: avanti con la stazione crocieristica che potrebbe entrare nel Recovery Plan e che si dovrà realizzare comunque e al più presto anche nel rispetto del rapporto con la città.

La terza area attiene al progetto di fare della Spezia un polo della transizione energetica, potendo contare su due grandi realtà: Enel e Snam. Si devono ridurre le emissioni delle navi ma questo non basta. Si deve affrontare un processo molto più profondo dalla decarbonizzazione, al Gpl, alle energie rinnovabili. Non sono questioni da ambientalisti, ha chiosato, ma riguardano tutti.

La quarta area riguarda Santo Stefano Magra, polo fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità che consente di prolungare le banchine del porto, di potenziare la logistica e la capacità, già da

primato nazionale, del trasporto ferroviario. Santo Stefano è la formidabile opportunità strategica che, come è risultato dal confronto avuto con gli imprenditori, ora chiede una regia delle affastellate presenze "condominali" per fare il salto di qualità.

Nel dibattito sono emerse infine due questioni: il ruolo del porto di Marina di Carrara e la Pontremolese. Quanto alla prima **Sommariva** ha detto che Marina di Carrara, insieme al suo hinterland, è parte integrante del nostro sistema. Tre le azioni indicate: nuovo Piano Regolatore Portuale anche per dare risposte ai nuovi operatori, ingresso

SECONDO LO STUDIO DELLA PIATTAFORMA SPECIALIZZATA ENER2CROWD

Insostenibili in Italia per PMI i costi dei vettori energetici

Il rimedio è investire nel lending crowdfunding ambientale ed energetico



ROMA - Per le imprese italiane i costi dei vettori energetici sono insostenibili, soprattutto per le PMI che per ogni euro di extra-costi energetici hanno una perdita di fatturato di 3 euro ed una perdita di valore aggiunto di 1,5 euro. A metterlo in evidenza è Ener2Crowd.com, la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

Nelle grandi industrie - riporta lo studio - la perdita di fatturato oscilla tra il 6% e il 26% della spesa energetica, mentre per le piccole e medie imprese lo scotto è maggiore e arriva anche al 76%.

Ener2Crowd, sulla base dei dati Enea, ha calcolato il gap di competitività energetica delle imprese, cercando di fornire soluzioni possibili contro le perdite di fatturato.

«L'elaborazione è stata fatta

tenendo conto della bolletta energetica e dei dati di consumo nazionali. Così è stato possibile calcolare che ogni 1.000 euro investiti in soluzioni di riduzione dei consumi oppure in efficientamento energetico è in grado di generare un risparmio diretto di costi energetici di 370 euro l'anno» spiega Giorgio Mottironi, ceo e co-fondatore di Ener2Crowd e capo analista del forum di finanza GreenVestingForum.

L'investimento si ripaga così in meno di 3 anni. Ma, come spesso accade, non tutte le aziende hanno saputo cogliere questa occasione. Secondo i dati del report la perdita totale per le imprese italiane è stata di 27 miliardi, di cui 21 nel segmento delle piccole e medie imprese.

«Per recuperare l'extra-costi energetico del sistema imprese

italiano ci vorrebbero ora 25 miliardi di euro di investimenti, un ammontare che porterebbe a generare una crescita di valore aggiunto complessivo di 16 miliardi di euro» sostiene Niccolò Sovico, ceo e co-fondatore di Ener2Crowd.com.

Ovvero raddoppiare l'attuale volume di investimenti nel comparto energetico ed aumentare di circa 25 volte quelli nel campo dell'efficienza energetica.

Un grande sforzo che secondo il ceo di Ener2Crowd porterebbe a vero cambio di passo. A partire dal maggior utilizzo delle fonti rinnovabili, in grado di produrre risparmi per almeno il 20% sui costi di natura elettrica delle PMI, passando per gli interventi di "retrofitting" o "renewal" degli impianti di produzione, fino ad arrivare a soluzioni di efficienza gestionale. (AJ-Com.Net).

TRA VECCHI CELLULARI, STAMPANTI, LAMPADE, FRULLATORI, TABLET ROTTI ED ELETTRODOMESTICI VARI

Rifiuti elettronici: raccolte 15 tonnellate

L'iniziativa promossa dal consorzio Ecolight attraverso 33 postazioni nell'anno del lockdown



ROMA - La raccolta di prossimità dei rifiuti elettronici continua a dare risultati: sono quasi 15 le tonnellate di RAEE (Rifiuti da Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche) che sono state conferite nelle EcoIsole di Ecolight l'anno scorso. Il consorzio nazionale per la gestione di RAEE, pile e accumulatori, anche nel 2020 ha continuato a sostenere il progetto per incrementare la raccolta di piccoli elettrodomestici e lampadine non più funzionanti. Le 33 EcoIsole, posizionate in corrispondenza di grandi strutture commerciali e in luoghi a elevata frequentazione, hanno permesso di intercettare oltre 13 tonnellate tra frullatori, tablet e cellulari, e più di una tonnellata e mezza di sorgenti luminose a risparmio energetico e neon. Permettendo così di avviare a recupero 7 tonnellate di metalli

e 4 di plastica.

Le EcoIsole sono un cassetto intelligente interamente automatizzato che permette il conferimento, attraverso due bocche distinte, di RAEE di piccole dimensioni. Uno sportello è dedicato al conferimento di piccoli elettrodomestici ed elettronica di consumo, rifiuti identificati nel raggruppamento R4 dei RAEE; il secondo è invece

per la raccolta delle lampadine a risparmio energetico e delle sorgenti luminose fluorescenti (raggruppamento R5). L'accesso all'EcoIsola avviene attraverso l'uso della carta regionale dei servizi, così da poter tracciare i rifiuti conferiti. Le 33 EcoIsole di Ecolight in funzione nel 2020 sono state posizionate nelle principali città di Lombardia, Piemonte, Veneto, Toscana, Lazio e Marche, in corrispondenza di grandi strutture di vendita; otto EcoIsole hanno invece trovato posto nelle vicinanze di altrettanti Municipi di Milano.

Il direttore del consorzio Giancarlo Dezio ha dichiarato: «Per aumentare la raccolta dei rifiuti elettronici e quantomeno avvicinarci agli obiettivi europei, la strada da fare è ancora lunga: occorre aumentare la sensibilità ambientale per una tipologia di rifiuti che ha elevate percentuali di recupero. Infatti i piccoli elettrodomestici, che sono anche quelli più difficili da intercettare, sono riciclabili per oltre il 90% del loro peso. Non certo secondo, è necessario intervenire sui canali illegali e non autorizzati di gestione che sottraggono alla filiera RAEE oltre un terzo dei rifiuti».

Save the sea Recycle cooking oil

La campagna Marevivo e RenOils per la salvaguardia del mare



Carmen di Penta

ROMA - Save the sea Recycle cooking oil è una campagna di sensibilizzazione di raccolta dell'olio alimentare esausto rivolta ai dipartimenti dei porti turistici e commerciali peninsulari e insulari sulla corretta gestione dell'olio da cucina.

Un litro di olio è responsabile dell'inquinamento di circa 1.000 mq di acqua, forma una sottile pellicola impermeabile che impedisce l'ossigenazione e compromette l'esistenza della flora e della fauna marine.

La campagna è promossa da Marevivo, l'associazione che da 36 anni si occupa, su tutto il territorio nazionale, della salvaguardia del mare e delle sue preziose risorse, e RenOils, il Consorzio senza scopo di lucro costituito nel 2016 (ai sensi del d.lgs 152/2006) e operativo dal 2018. Ad oggi conta oltre 250 tra operatori e associazioni di categoria consorziati e si occupa di aumentare e rendere più efficiente la raccolta degli oli e grassi vegetali ed animali alimentari esausti in Italia e garantirne la corretta gestione, salvaguardando l'ambiente. Complessivamente, da inizio attività, RenOils ha gestito circa 90.000 tonnellate di oli esausti avviati a recupero.

Tra i partner dell'iniziativa ASSONAT-Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici, Lega Navale e Guardia Costiera.

Save the sea Recycle cooking oil ha ottenuto il patrocinio del Mini-

sterio della Transizione Ecologica ed è stato richiesto anche quello del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

La campagna partirà a metà maggio e avrà durata pluriennale. Per essere sempre aggiornati basta mettere un like alla pagina Facebook dedicata: www.facebook.com/CampagnaSaveTheSea.

«Abbiamo fortemente voluto questo progetto - spiega il presidente di RenOils, Ennio Fano - per due aspetti fondamentali: quello ambientale perché l'olio alimentare esausto è riciclabile al 100% per la produzione di biodiesel, l'utilizzo in impianti di cogenerazione, la produzione di bio-lubrificanti; quello educativo perché ci permette di informare quante più persone sulla capacità dell'olio esausto di inquinare e sulla corretta gestione del rifiuto. La vera sfida per noi è proprio sensibilizzare le famiglie. La raccolta domestica, rispetto alla ristorazione e all'industria alimentare, è infatti quella che incide di più in termini di quantità di rifiuto e nello stesso tempo la più difficile da intercettare. Ringraziamo Marevivo per aver scommesso con noi e creduto in questa campagna così come gli altri partner che hanno deciso di appoggiarci».

«Questo progetto - dichiara Carmen di Penta, direttore generale di Marevivo - ci segnala nuovamente quanto sia importante il gioco di squadra nella gestione dei rifiuti e, di conseguenza, nella salvaguardia del mare. Tutti possiamo e dobbiamo fare la nostra parte; i cittadini devono separare quanto più possibile i propri residui e disporne in maniera appropriata, mentre i consorzi come RenOils e le pubbliche istituzioni devono mettere a disposizione sistemi di raccolta, recupero e smaltimento dei rifiuti. Solo così riusciremo a convertire i rifiuti in risorse, invertendo la corrente e salvando il mare, un bene necessario anche per la nostra sopravvivenza» - conclude Carmen di Penta.

DA INTESA SAN PAOLO UN FORTE APPOGGIO IN CHIAVE "GREEN" ALLA BANDIERA ITALIANA

Finanziamento a Grimaldi Euromed per la nuova nave "Eco Livorno"

La linea di credito di circa 37 milioni di euro supporta il rinnovo sostenibile della flotta Grimaldi



MILANO - Intesa Sanpaolo ha concluso un finanziamento per un ammontare di circa 37 milioni di euro in favore di Grimaldi Euromed, società del Gruppo Grimaldi specializzata nel trasporto merci rotabili in Europa e nelle Autostrade del Mare e nel trasporto passeggeri nel Mediterraneo con il brand Grimaldi Lines.

La linea di credito è stata dedi-

cata all'acquisto della nave Eco Livorno, nuovo ingresso nella flotta Grimaldi e terza delle dodici navi ibride della innovativa classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Grazie al loro design unico, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly.

La Eco Livorno, grazie a nu-

merose innovazioni tecnologiche che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, è in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ per unità trasportata, mentre quando è ferma in porto, permette di azzerare completamente le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata durante la navigazione.

L'operazione, conclusa dalla

Divisione IMI Corporate & Investment Banking di Intesa Sanpaolo guidata da Mauro Micillo, conferma il supporto del Gruppo a sostegno della trasformazione ESG del Paese e del ridisegno del sistema industriale in chiave sostenibile.

In tale ambito la Divisione IMI Corporate & Investment Banking è impegnata da tempo a sostenere le imprese, italiane e internazionali, che ambiscono a migliorare il profilo di sostenibilità, attraverso l'erogazione di forme di sostegno volte ad affiancarle nei loro progetti di transizione verso una economia low-carbon e nei programmi destinati a realizzare impianti efficienti di produzione di energia, a diversificare le fonti energetiche e a razionalizzare i consumi.

«Esprimiamo soddisfazione per il sostegno che Intesa Sanpaolo ha garantito anche a questa nuova iniziativa del nostro Gruppo. La generazione di navi, di cui fa parte la Eco Livorno, ha richiesto anni di ricerca e progettazione. Il risultato è una nave che non ha uguali in termini di riduzione del carbon footprint per unità di carico trasportata. Ringraziamo la Banca per l'interesse manifestato per le tematiche ambientali legate all'iniziativa e, con l'occasione, per la costante attenzione riservata alle esigenze delle società italiane ed estere del Gruppo Grimaldi», dichiara Diego Pacella, amministratore delegato di Grimaldi Euromed S.p.A..

CON IL PLAUSO E GLI AUGURI DI TRONCHETTI PROVERA

Luna Rossa si gioca tutto



Tronchetti Provera

MILANO – La grande sfida di Auckland dovrebbe essere agli sgoccioli, se non ci sono stati altri rinvii. Intanto nei giorni scorsi ha parlato uno degli sponsor di Luna Rossa, l'uomo-Pirelli.

“Ci sono alcune tecnologie evidentemente legate esclusivamente a questo tipo di barche - ha dichiarato il vicepresidente della Pirelli Marco Tronchetti Provera in una recente intervista a Radio 24 - ma ci sono invece tecnologie del carbonio e degli altri materiali che hanno una ricaduta anche in altri settori, come ad esempio tutto il mondo dell'idraulica: e anche noi abbiamo dato un piccolo contribu-



to con l'utilizzo di questi materiali, materiali che evidentemente sono stati in condizioni estreme, e quindi testati. Test di materiali sofisticati”. Trochetti Provera, ad e vicepresidente di Pirelli, co-sponsor di Luna Rossa ha detto ancora: “Credo che l'entusiasmo che si è creato intorno a Luna Rossa sia proprio legato a riconoscere in una bella avventura italiana l'insieme dell'avventura tecnologica con l'avventura sportiva; dove esce tanta passione e tanta qualità. Quindi credo che in un momento difficile dopo un periodo estremamente difficile come quello che abbiamo attraversato da marzo

dell'anno scorso, evidentemente ci sia questo desiderio di partecipare a una bella sfida italiana”.

Infine il suo pronostico: “La cosa certa è che ad oggi il nostro equipaggio ha dimostrato di avere uno spirito di competizione, un'armonia, una qualità straordinaria: dalle partenze, alle manovre, alla tattica. Ci troviamo di fronte un equipaggio straordinario al di là di come vadano le cose. Va dato merito a Max Sirena di essere riuscito a creare un gruppo straordinario con due timonieri James Spithill e Francesco Bruni che ci hanno già regalato delle soddisfazioni fantastiche”.

PER LA COMPAGNIA DI CROCIERE AUSTRALIANA

Fincantieri consegna “Coral Geographer”



TRIESTE – La controllata di Fincantieri Vard, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, ha consegnato “Coral Geographer”, seconda nave da crociera di lusso di piccole dimensioni (expedition cruise vessel) alla compagnia australiana Coral Expeditions.

“Coral Geographer” è stata appositamente progettata per navigare verso destinazioni remote ed esotiche, in Asia e Oceania. Realizzata presso il cantiere di Vung Tau in Vietnam, ha una lunghezza di 93,7 metri e una capacità ricettiva di 120 ospiti. Fedele ai principi di Coral Expeditions per il mercato australiano, l'ambiente di bordo è stato rifinito con un elevato standard di comfort, con le cabine che, grazie ad ampi balconi, occupano oltre la metà della superficie totale della nave. Il viaggio inaugurale partirà da Cairns, nel Queensland, alla fine di marzo. Nell'ambito dell'espansione della

flotta, nel 2019 Vard ha consegnato alla società armatrice anche “Coral Adventurer”, prima unità della classe.

Come noto Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo, leader italiano a livello globale nella progettazione e costruzione di navi da crociera, operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi per la Difesa all'offshore e navi speciali, dai ferry ad alto valore aggiunto ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, nella produzione di sistemi e componenti per i settori meccanico ed elettrico, nelle soluzioni di arredamento navale, nei sistemi elettronici e software, nelle infrastrutture, nelle opere marittime e nell'offerta di servizi di supporto post vendita.

Con oltre 230 anni di storia e più di 7.000 navi costruite, Fincantieri mantiene il proprio know-how e

i centri direzionali in Italia, dove impiega 10.000 dipendenti e attiva circa 90.000 posti di lavoro, che raddoppiano su scala mondiale in virtù di una rete produttiva di 18 stabilimenti in quattro continenti e oltre 20.000 lavoratori diretti.

Il Gruppo annovera tra i propri clienti i maggiori operatori crocieristici, oltre ad essere fornitore unico per la Marina Militare italiana, partner di riferimento per la US Navy e per numerose Marine estere, nonché protagonista di alcuni dei principali programmi di partnership della Difesa europea.

Fincantieri fa dell'ampliamento delle competenze la sua principale leva strategica e competitiva, che le consente di operare con successo non solo nel proprio core business, ma anche in settori e mercati diversi, accumulati dall'alto valore aggiunto in termini di modello organizzativo, gestione della complessità, innovazione, e sostenibilità.

A PARTIRE DAL PROSSIMO MAGGIO

Blue Air amplia il servizio tra Torino e Palermo

Potenziate le operazioni in Italia aumentando le frequenze dalla base piemontese per la Sicilia

TORINO – La compagnia aerea Blue Air introdurrà tre collegamenti settimanali aggiuntivi tra Torino e Palermo a partire da maggio. I prezzi partono da 19,99 euro/solo andata, tasse, commissioni ed un cambio gratuito incluso.

Blue Air opererà su 4 voli settimanali rinforzati tra Torino e Palermo, secondo il seguente orario:

- Lunedì, Venerdì – TRN 07:20 PMO 10:00 - PMO 10:45 TRN 12:25 - TRN 13:30 PMO 15:10 - PMO 15:55 TRN 17:35.
- Mercoledì – TRN 13:30 PMO 15:10 - PMO 15:55 TRN 17:35.
- Domenica – TRN 13:30 PMO 15:10 - PMO 15:55 TRN 17:35 - TRN 18:20 PMO 20:00 - PMO 20:45 TRN 22:25.

“Siamo lieti di offrire più opzioni di viaggio ai nostri clienti su questa rotta. Le frequenze multi-giornaliere supporteranno lo sviluppo della nostra rete tra Torino e Palermo, offrendo il miglior servizio clienti della categoria a prezzi molto convenienti”, afferma Krassimir Tanev, chief commercial officer Blue Air.

Con Moby e Tirrenia Pasqua arriva prima

Per ogni passeggero a pagamento, sconto del 100 per cento sulla tariffa del successivo passeggero adulto o bambino



MILANO – Natale con i tuoi, Pasqua con Moby e Tirrenia. Poiché le Compagnie del Gruppo Onorato Armatori hanno deciso di festeggiare i loro passeggeri, in queste settimane fino all'11 aprile, i clienti sceglieranno di passare qualche giorno nei loro posti preferiti - in particolare i proprietari di seconde case che possono muoversi anche fuori dalla propria Regione - con una promozione unica: da oggi all'11 aprile per ogni passeggero adulto pagante, il passeggero successivo prenotato contemporaneamente

te sullo stesso biglietto per le partenze dal 22 marzo avrà uno sconto del 100 per cento sulla tariffa, al netto di tasse, diritti e competenze. La promozione si estende ulteriormente per tutti i bimbi da zero a 11 anni che, anche in questo caso, a fronte di ogni adulto pagante, avranno il cento per cento di sconto sulla tariffa, ovviamente sempre al netto di tasse, diritti e competenze.

Le località raggiungibili sono quelle di Sardegna e Sicilia e valgono su tutte le tratte di Moby e di Tirrenia dirette ai porti di queste

splendide isole e viceversa.

Ma c'è di più: perché questa promozione - valida per chi prenota entro l'11 aprile per partenze dal 22 marzo all'11 aprile semplicemente inserendo il codice FAMIGLIA100 sul sito Moby.it - si somma alla grande novità di quest'anno delle compagnie del gruppo: la possibilità di cambiare il biglietto tutte le volte che si vuole senza alcuna penale per la modifica, fatte salve ovviamente eventuali differenze tariffarie, e anche di “sospendere” il proprio biglietto per utilizzarlo nel 2022.

PER UN VALORE DI CIRCA UN MILIONE DI EURO

Anche contrabbando di orologi di lusso

Dogana e finanza hanno eseguito tre misure cautelari e sequestrato 86 pezzi



FIRENZE – I funzionari Agenzia delle Dogane di Firenze e i militari del locale Comando Provinciale della Guardia di Finanza stanno dando esecuzione a un'ordinanza - emessa dal giudice per le Indagini Preliminari dottoressa Angela Fantechi, su richiesta del sostituto procuratore presso la Procura della Repubblica di Firenze dottoressa Christine Von Borries - con cui viene applicata la misura dell'obbligo di dimora nel comune di residenza/ domicilio, il divieto di espatrio e l'obbligo di presentarsi giornalmente alla polizia giudiziaria nei confronti di tre persone per una ipotesi di associazione a delinquere a carattere transnazionale finalizzata al contrabbando aggravato di orologi di pregio.

Le attività investigative, condotte per circa due anni in perfetta sinergia tra il 1° Nucleo Operativo Metropolitano della Guardia di Finanza e i funzionari ADM in servizio presso la Sezione Operativa Territoriale dell'aeroporto “A. Vespucci” di Firenze-Peretola, sotto la direzione della Procura della Repubblica di Firenze, sono nate a seguito del rinvenimento di due oro-

logi di elevato valore tra gli effetti personali di un italiano in partenza per gli Stati Uniti. Dagli accertamenti svolti nell'immediato, gli orologi risultavano essere già stati ceduti a una società di Hong Kong, in regime di non imponibilità IVA in quanto diretti all'esportazione. Rinvenuti sul territorio nazionale, venivano sottoposti a sequestro per l'ipotesi di contrabbando.

Dal successivo sviluppo dell'in-

indagine, emergeva che società di Hong Kong, riconducibili al cittadino fermato all'aeroporto e ad altra persona, con l'ausilio di un terzo soggetto, negli ultimi sei anni avevano acquistato numerosi orologi, per un valore complessivo di oltre 50 milioni di euro, da diversi negozi situati in diverse province italiane, ceduti poi direttamente sul territorio nazionale, in alcuni casi a seguito di rilevanti pagamenti in contanti.

L'attività, che il giudice ha definito essere stata svolta “in modo professionale con organizzazione di mezzi e conoscenze”, vedeva effettivamente il transito della merce in un punto franco a Ginevra, ove un collaboratore di una ditta di spedizioni restituiva gli orologi ai componenti dell'associazione, mentre le scatole proseguivano vuote il loro viaggio verso la Cina, per poi rientrare successivamente in Italia.

Nel corso delle indagini, sono state effettuate diverse perquisizioni a seguito delle quali sono stati sequestrati 86 orologi di pregio per l'ipotesi di contrabbando, per un valore complessivo di circa 1 milione di euro, e sono state contestate una ventina di violazioni alla normativa valutaria per pagamenti in contanti sopra la soglia prevista dalla normativa anti-riciclaggio, con elevazione di sanzioni che nella misura intera oltrepassano gli 800 mila euro.



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

SULL'ECOSISTEMA PORTO-CITTÀ-TERRITORIO-COMUNITÀ LOGISTICA, LAVORO E PORTUALITÀ

A Livorno tavola rotonda tra Comune, RETE e CNR



Barbara Bonciani

LIVORNO – Venerdì prossimo 19 marzo l'amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE - di cui il Comune è socio collaboratore - e il CNR IRISS di Napoli ha organizzato una tavola rotonda online sui temi della logistica e della portualità. "Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro" verrà

trasmessa in streaming sul canale youtube del Comune di Livorno (www.bit.ly/3bqGyaD) dalle 15.30 alle 17.30. La tavola rotonda si inserisce in un ciclo di webinar organizzati da RETE in Italia sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia.

La tavola rotonda sarà presieduta dall'assessore al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE. L'incontro sarà l'occasione - scrive il Comune - per affrontare tematiche di grande interesse per lo sviluppo del territorio livornese legate in particolare alle opportunità di sviluppo e occupazione derivanti dai processi da attivare mediante i nuovi investimenti infrastrutturali portuali e retroportuali.

Gli investimenti che caratterizzano l'attuale sviluppo del porto e della città di Livorno, con la prevista espansione a mare (Darsena Europa) e retroportuale, con lo sviluppo del piano del ferro (scavalco ferroviario e progetto raccordo), necessiteranno di una logistica 5.0; una logistica capace

di rispondere in maniera efficiente agli scenari futuri che si apriranno in termini di automazione, connettività, sostenibilità, rigenerazione energetica e capitale umano.

All'incontro, oltre all'assessore al porto e all'integrazione porto-città parteciperanno Ivano Russo, direttore generale Confetra, Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno, anche presidente di Confetra Toscana. A facilitare la discussione sarà Massimo Clemente, direttore CNR IRISS di Napoli e del Comitato Scientifico RETE. Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità.

PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE IN AMBITO TRASPORTI

Dall'Alsea Academy un manuale logistico



Betty Schiavoni

MILANO – ALSEA, Associazione Lombarda Spedizionieri ed Autotrasportatori, è la più grande associazione territoriale italiana nel settore trasporti, logistica e spedizioni con circa 700 imprese aderenti per circa 21.000 addetti diretti: aderisce a Confetra, Fedespediti ed è presente nei principali organismi territoriali di Milano e della Lombardia, a partire dalla Giunta della CCIAA di Milano, Monza e Brianza e Lodi.

Oltre all'ampia offerta di servizi tipici delle associazioni datoriali, ALSEA svolge una intensa attività formativa a favore delle imprese associate. Per rafforzare questo ambito e dare un unico punto di riferimento alle aziende del settore, nel 2020 è nata Alsea Academy, il nuovo brand in cui far confluire le attività formative di Alsea quali la formazione professionale continua finanziata/a pagamento, le collaborazioni con gli istituti scolastici, gli IFTS e gli ITS.

Fiore all'occhiello di Alsea Academy è la produzione culturale e in particolare la realizzazione del primo manuale in Italia "Corso di Logistica e Trasporti" utilizzato nelle scuole secondarie superiori, il cui aggiornamento è in fase di realizzazione in collaborazione con la storica casa editrice milanese Hoepli. "Abbiamo spinto subito per la nascita degli istituti tecnici a indirizzo trasporti e logistica - ha dichiarato Betty Schiavoni, presidente dell'associazione - Lo abbiamo fatto promuovendo, in collaborazione con Hoepli, la nascita dei primi

manuali di testo".

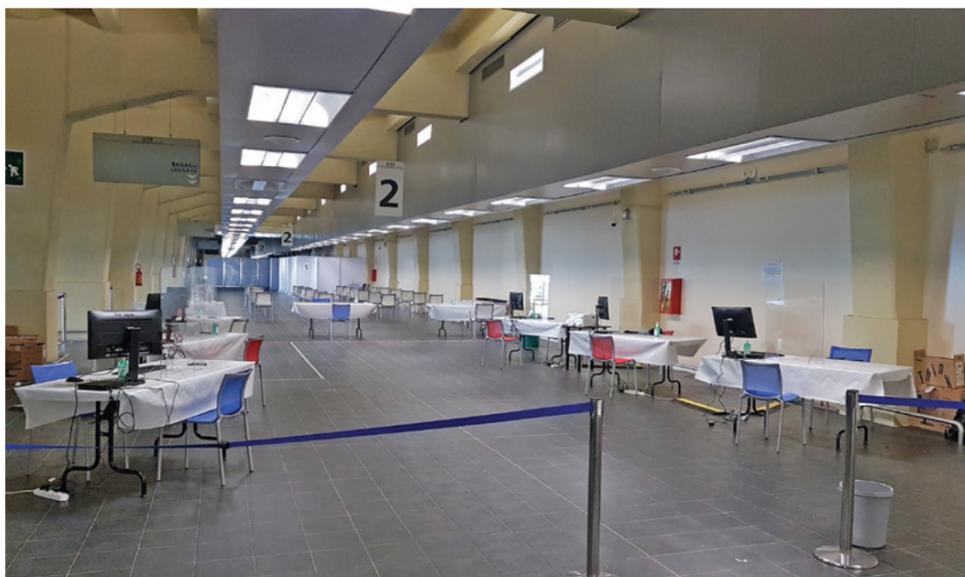
Sempre in ambito di formazione scolastica, Alsea Academy ha siglato protocolli di collaborazione con gli istituti tecnici superiori e CFPad articolazione logistica del territorio, che si esplicitano in testimonianze aziendali, alternanza scuola-lavoro, inserimento in stage e lavorativo dei diplomati.

In merito ai corsi di formazione professionale continua e manageriale, Alsea Academy ha continuato la tradizione dell'associazione, proponendo ogni anno corsi di alto livello sia in modalità a pagamento che finanziata. "Abbiamo sviluppato due progetti dedicati ai giovani" - aggiunge la presidente - "una formazione di inserimento di alto livello e un corso dedicato ai giovani talenti presenti in azienda, per crescere nuovi manager ma anche nuovi futuri dirigenti di Alsea". Fra i nuovi progetti promossi nel 2021 ci sono il corso per giovani manager e imprenditori "under 35", il corso di inserimento professionale e apprendistato e la somministrazione di pillole formative dedicate al mondo Industria 4.0.

VENEZIA SI È ATTEZZATA ANTI COVID-19

Al Terminal Passeggeri vaccini alle Forze dell'Ordine

La struttura è operativa presso il Terminal 103 di Marittima e permetterà oltre 4.000 prestazioni



VENEZIA – Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. ha messo a disposizione gratuitamente gli spazi del Terminal 103 del Porto Crociere di Marittima dove da martedì scorso è operativo un centro vaccinazioni inizialmente dedicato alla campagna vaccinale del personale delle forze dell'ordine e degli operatori del soccorso.

L'iniziativa conferma l'impegno della VTP nel supporto alla Città e al suo territorio locale in cui essa stessa opera e fa seguito alla raccolta fondi (1,3 milioni di Euro) gestita per l'emergenza creata dall'alluvione di Novembre 2019, nonché della messa a disposizione del Park 5 per i pendolari con l'obiettivo di alleviare il trasporto pubblico locale in ottica di contenimento del Covid-19.

"Malgrado la chiusura prolungata della Società dovuta alla pandemia che ha visto tutti i nostri dipendenti in cassa integrazione da marzo scorso e tutto l'indotto crocieristico costituito da circa 4.000 persone patire una situazione di sofferenza senza precedenti, siamo orgogliosi di poter contribuire alla campagna vaccinale delle forze dell'ordine del nostro territorio, un importante tassello nella battaglia contro il proliferare della pandemia - ha dichiarato il direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri Galliano Di Marco. "A tale fine non solo le strutture ma anche il personale della Società sono a disposizione

dell'iniziativa promossa dalla Prefettura, dalla Questura e dal Comune di Venezia. Grazie alla positiva collaborazione con le istituzioni, in pochi giorni siamo riusciti ad allestire un hub sicuro, efficiente e logisticamente adeguato che permetterà al personale di Pubblica Sicurezza, dei Vigili del Fuoco e di altri Enti di essere tra le prime categorie protette a ricevere la prima dose. Mi preme inoltre ringraziare il personale di VTP, che ha lavorato giorno e notte per riuscire a garantire che i locali fossero pronti nel più breve tempo possibile".

Il nuovo hub - che si estende su una superficie di circa 4.000 mq - permetterà di somministrare in pochi giorni le dosi di vaccino disponibili per oltre 4.000 Operatori delle Forze dell'Ordine della Provincia di Venezia.

L'attività, coordinata dal team sanitario della Questura, seguirà un percorso graduale e compatibile con la disponibilità delle dosi.

"La riapertura del nostro terminal in questo contesto così complesso vuole essere un segnale positivo per i nostri lavoratori e per il territorio: da un lato la conferma della sinergia tra porto e città e dall'altra l'attesa per una nuova normalità con il ritorno delle crociere previsto per la seconda metà del 2021 anche con le modalità indicate dall'ultimo Comitato", ha concluso Fabrizio Spagna presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A..

CON UN LUNGO E ARTICOLATO DOCUMENTO

Lavoratori portuali: l'analisi del PCI Livorno

LIVORNO – Con lungo e articolato documento, il PCI livornese ha voluto sottolineare le problematiche dei lavoratori portuali "e le relative tensioni" in atto. Sintetizzando al massimo per evidenti ragioni di spazio, il documento afferma che "Va il nostro sostegno allo sciopero dei lavoratori di Intempo che del sistema sono l'elemento più fragile, più esposto alle ciclicità delle crisi che si ripetono e ai picchi di lavoro che sono naturali nel lavoro portuale; ma che in questo contesto vengono imposti anche da una deregolamentazione ormai strutturale, da una guerra di tutti contro tutti sul reperimento di spazi di lavoro anche là dove la legge non lo consente e soprattutto una gestione delle assunzioni nel nostro scalo che avrebbe già potuto dare sbocco professionale a dei lavoratori precarizzati da anni, se fossero state gestite con un'ottica complessiva di equilibrio di sistema, in un mercato chiuso e regolato. Un giudizio anche sulla crisi societaria dell'art 17 Alp "che dopo

diversi anni vedeva finalmente la compartecipazione di tutte le aziende portuali nella propria compagine societaria, e un avvio di strutturazione aziendale come riconoscimento della sua centralità nelle dinamiche del lavoro portuale, dopo ricorsi giudiziari contro la sua creazione, reticenze e tentativi di liquidazione, è un segnale di come pensa il lavoro in porto la classe padronale. La natura di questa azienda con le sue peculiarità di monopolio nella fornitura di manodopera nei picchi di lavoro, elemento naturale della portualità, mostra quanto contrasti con l'ideologia liberista da cui la legge è scaturita, cioè sulla deregolamentazione selvaggia, sulla competizione sfrenata per creare una competizione di tipo capitalistico; da questo si comprende i continui tentativi di destrutturazione o di minimizzazione di quello che potrebbe essere in forma embrionale un nuovo modo di concepire il lavoro portuale e un tipo di concorrenza che non sia basato sull'abbattimento del costo

del lavoro". Infine la crisi degli ex art 16 (appaltatori di manodopera) "che nel nostro scalo in questi anni sono aumentati di numero, e che ciclicamente entrano in crisi uno a dispetto dell'altro, e tutti in concorrenza con l'art 17, restringendo sempre di più la linea di confine tra lavoro a chiamata e appalto che è regolato da specifica ordinanza, concorrono per l'abbattimento dei costi del lavoro, la deregolamentazione e alla segmentazione del lavoro portuale e sono il vero tallone di Achille, la leva attraverso i quali le classi padronali hanno disarticolato il lavoro portuale, secondo la logica sopra descritta. Inoltre se da un lato nel nostro scalo si è riusciti anche ad instaurare un regime di subappalto utilizzando gli ex art 16, andando oltre a nostro avviso ciò che la legge prescrive, dall'altro, forse neanche volutamente con il regime delle chiamate lunghe dell'ex art 17 si è creata per nostro conto la condizione ancora in forma embrionale di superare il regime di appalto".

CON UNA IMPORTANTE PARTNERSHIP A LIVELLO EUROPEO

Il broker Mansutti nel Wefox Group



Nella foto: Tomaso Mansutti, amministratore delegato di Mansutti, davanti al quadro di Ugo Nespolo (responsabile del design della piattaforma Upgrade) assieme ai responsabili del team digital (da sinistra): Massimo Signorelli (head of special projects), Matteo Bevilacqua (ceo), Tomaso Mansutti (ceo), Alberto Macchi (digital product specialist), Alessia Di Meo (chief operating officer), Paolo Speranza (head of innovation), Mauro Oriana (head of risk management & compliance), Maria Barbara Cislighi (in smartworking, digital strategist).

MILANO – La pandemia non frena chi ha professionalità e s'impegna. Il broker assicurativo Mansutti si espande in Europa con Wefox Group. Lo storico broker indipendente diventa partner in Europa di FinanceApp AG, operatore che controlla Wefox Group, la più importante ed innovativa insurtech europea e tra le 10 insurtech più famose a livello mondiale. Wefox è la prima insurtech in Europa ad avere raggiunto una valutazione di oltre 1 miliardo di euro, classificandosi come unica Unicorn.

Con l'obiettivo di rafforzare le proprie capacità phygital - dice una nota del gruppo - i partner del broker assicurativo milanese, che da sempre è caratterizzato da una forte vocazione verso lo sviluppo di tecnologie digital insurance d'avanguardia, potranno accedere anche a sistemi innovativi CRM ingegnerizzati da Wefox in tutta Europa, assieme a tool di data science & digital intelligence. In cambio, Wefox, per innovare i propri servizi B2C, potrà utilizzare diversi moduli di Upgrade, la piattaforma digital e-commerce di Mansutti che ha lanciato un approccio nuovo di relazione tra il mondo assicurativo e l'utente.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

750 milioni di euro di fondi

ra sintetica si elencano di seguito. Per tutti e cinque i porti, attraverso il PAC Programma di azione e coesione 2014-2020, si prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale (assegnazione provvisoria).

Porto di Bari:

- PAC Programma di azione e coesione 2014-2020:

- Lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing nei porti di Bari e Brindisi;

- Parco del Castello Bari riconversione Castello-Porto.

- Decreto MIT N.353 DEL 13 agosto 2020: Strada camionale di collegamento Autostrada A14 e il porto di Bari;

- Accordo-Comando Generale CCP-ADSP MAM (DPCM del 21/07/2017): San Cataldo progettazione e realizzazione infrastrutture per Guardia Costiera e antistante Porto Turistico;

- PON 2014-2020 Reti e Infrastrutture: Escavo Porto Finanziamento PON;

- Interreg realizzazione del nuovo Terminal passeggeri per crociere e traghetti sulla banchina 10 del porto di Bari : Struttura Accoglienza viaggiatori presso la banchina n.10 della darsena di Ponente;

- Art. 18 BIS L. 84/94: Realizzazione dente di attacco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito;

Porto di Brindisi:

- POR PUGLIA:

- Realizzazione di un pontile a bricole con potenziamento ormeggi navi ro/ro Costa Morena;

- Completamento accosti S. Apollinare;

- Costa Morena Est-vasca idrica di accumulo.

- PAC Programma di azione e coesione 2014-2020: Lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Ironing nei porti di Bari e Brindisi; Brindisi Smart City-Port;

- Recovery Plan: Banchinamenti e completamenti area ex British-GAS ora area "Zona Franca Capobianco"; vasca di colmata Costa Morena ed escavo complessivo del porto;

- Delibera CIPE N.63/2017: Bonifica e messa in sicurezza area ex POL; lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare;

- Interreg V-A Greece Italy 2014/2020 DOCK BI: Messa in sicurezza e d'efficientamento energetico delle torri faro nell'area di Costa Morena Ovest; lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima;

- Art. 18 BIS L. 84/94: Lavori di completamento della ristrutturazione del prospetto lato mare dell'ex Stazione Marittima.

Nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli:

- Interreg V-A Greece Italy 2014/2020 Themis: Lavori di realizzazione di strutture leggere di accoglienza passeggeri.

Porto di Manfredonia:

- Recovery Plan: Rifunionalizzazione Bacino Alti Fondali;

- Manfredonia Quota cofinanziamento regionale per l'attivazione del P.O. FEP (Fondo Europeo per la Pesca) 2007-2013.

Porto di Barletta:

- L. Finanziaria per il 2020: Completamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.;

- Decreto M.I.T. n. 353 del 13 agosto 2020: Prolungamento moli foranei Barletta e approfondimento fondali P.R.P.;

- POR PUGLIA: Interventi di dragaggio dei fondali marini unitamente

alla gestione dei sedimenti estratti.

"La continua evoluzione dell'attività marittima sta generando una trasformazione epocale delle funzioni e dei servizi richiesti ad un porto, e anche nel modo in cui essi vengono resi - commenta il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi. Abbiamo lavorato alacremente per produrre un programma progettuale in grado di trasformare gli attuali vulnerabili delle nostre infrastrutture in punti di forza che diventino il fulcro del processo di sviluppo nei prossimi 20 anni. Adesso, assieme a tutti gli altri stakeholders dobbiamo navigare in un'unica direzione. La temporalità è fondamentale e può essere discriminante, soprattutto nei programmi comunitari. Non c'è più tempo per perdere tempo".

"L'ammissione a finanziamento di un parco progetti così vasto e integrato dimostra l'efficacia e la convenienza di presentare 5 porti come un unico HUB - commenta il segretario generale di AdSP MAM, Tito Vespasiani. Oltre al networking, ossia l'attività di collegamento fra porti aventi natura, specializzazioni e interdipendenze diverse, ha prevalso il nostro gruppo: tecnici, amministrativi e tutto il personale proveniente dalle sopresse Autorità portuali che ha lavorato all'unisono per arrivare ad un risultato impensabile. È veramente il caso di dire che per noi 1+1 è uguale a 3".

Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Corsini: abbiamo

al fuoco. In particolare - riferisce palazzo Rosciano - che "Il Terminal Container della Darsena Europa sarà presto inserito negli atti di pianificazione e programmazione dell'Ente, ai fini della sua realizzazione".

Il prossimo passaggio - ha detto ancora Corsini - sarà la variazione del bilancio dell'AdSP, che dovrà passare dall'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare prima dell'approvazione definitiva da parte dell'Organo di Indirizzo dell'Autorità.

In Comitato ha detto ancora: "Dialogheremo con il presidente Guerrieri per consentirgli di iniziare il mandato nel migliore dei modi".

Nella riunione, Corsini ha inoltre annunciato di aver predisposto un provvedimento di specifica regolamentazione e concreta attuazione dell'art. 199, comma 1, lettera "a" del Decreto-legge n. 34/2020 e degli atti per le riduzioni dei canoni demaniali per la pandemia (lo riportiamo con i giri).

*

Il presidente uscente ci ha anche cortesemente risposto ad alcune domande.

Presidente, scontato anche il nostro salute e il grazie per il comune lavoro di questi anni. Un po' di rimpianto o di amarezza?

"Nessuna amarezza, perché sono consapevole di aver lavorato con impegno e di aver messo a frutto molte cose importanti per il porto e per la comunità. La Darsena Europa, in particolare, è a un passo dalla gara, già pronta, con una dote di quasi la metà dei fondi necessari. Io rimango legato a Livorno e non intendo sparire. Al limite, anche per fare qualche buon bagno di mare la prossima estate se la pandemia ci lascerà finalmente in pace".

In Comitato, due giorni fa hai detto che rimani disponibile anche di Guerrieri.

"Mi è sembrato corretto mettere a disposizione le mie conoscenze e competenze anche di ingegnere per il bene di questo sistema, cui ho dedicato tutte le mie forze".

È stato, quello di questi quattro anni, un mandato difficile, pieno di imprevisti spesso complessi...

"Indubbiamente non è stato tutto facile, anche ricordando che il mio reale lavoro è stato di poco più di tre anni, visti i primi mesi di apprendimento e la nota sospensiva giudiziaria - poi annullata - che

ha colpito me e il segretario generale. In questo tempo abbiamo fatto molto e ne sono orgoglioso, come lo sono per aver completato il mandato. Senza nascondere che ho fatto, come tutti gli uomini che s'impegnano, anche degli errori. Ma che ho personalmente pagato. Esco a testa alta".

Però non puoi negare che hai vissuto e che lasci invariata una situazione di conflittualità interna preoccupante al porto.

"Non intendo entrare nel merito di una realtà che peraltro è comune anche in molti altri porti. All'origine c'è una struttura imprenditoriale che da sempre si è confrontata con spazi di lavoro ristretti e insufficienti, oggi ancor più carenti per il crescere del lavoro che l'intero cluster logistico mondiale fa intravedere. Dare regole che siano condivise non è facile quando queste regole intendono anche salvaguardare il ruolo pubblico, oltre a fornire indirizzi secondo legge alle iniziative private. Certo ci sono mancati poteri più definiti da parte centrale, come era stato promesso con la riforma Delrio. Mi auguro per chi mi succede che ci si arrivi presto".

Si afferma in porto che anche la macchina dell'AdSP potrebbe funzionare meglio, tra scontri interni, scarsa collegialità.

"La macchina, come la chiamiamo, è complessa. Ed è fatta di donne ed uomini che hanno pregi e limiti come tutti. Io ho voluto ringraziare tutti per come mi hanno aiutato, quando mi hanno aiutato, a mettere a fuoco quanto abbiamo realizzato. E se non è poco, come credo, lo devo a tutta la macchina: ai più collaborativi e in fondo, lasciamelo dire, anche ai meno".

Un'ultima domanda: devi riconoscere che alcune cose sono andate a rilento in maniera pesante, come la gara dei bacini, il microtunnel, il marina del Mediceo, la deperimetrazione delle aree per la Darsena Europa...

"Dovresti ricordare da dove siamo partiti con questi progetti e le difficoltà create dalle normative. Oggi è facile prendersela con la burocrazia, ma il burocrate deve agire secondo legge. Sono le normative che vanno semplificate. Nello specifico la gara dei bacini è assegnata, ci sono gli ultimi colpi di coda consentiti dalla legge ma non credo che potranno cambiare la scelta della commissione ad hoc. Il microtunnel è nato male, probabilmente da un progetto ottimista, ma è ora ripartito: e non dimentichiamo che nel frattempo, grazie agli altri nostri lavori, sono entrate oltre 150 navi di dimensioni mai viste. Il marina sta partendo con i primi lavori. Infine la deperimetrazione è stata una tela di Penelope con il Ministero dell'Ambiente: tutto secondo legge, ma anche questo tormento sta per essere concluso. Abbiate fede, il porto tornerà ad essere un grande porto".

DAL COMITATO PORTUALE DI LIVORNO

Canoni demaniali: come saranno ridotti

LIVORNO - In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza Covid-19, come noto le Autorità di Sistema Portuale possono disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori ex art. 18 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri. È previsto che la riduzione - ha sottolineato il Comitato Portuale di mercoledì scorso - trovi applicazione nei confronti dei soggetti concessionari che dimostrino di aver subito, nei periodi compresi tra il 1° febbraio e il 30 giugno 2020 nonché tra il 1° luglio e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato superiore al 20% rispetto al valore registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019.

A tali soggetti è previsto venga applicata una riduzione del canone concessorio definitivo (comprensivo di eventuali abbattimenti e/o maggiorazioni previsti dalla vigente regolamentazione) riferito al periodo 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, in proporzione alla subita riduzione percentuale del



Roberto Cingolani

ROMA - Speriamo che non siano solo parole, ma che seguano i fatti. E presto. Il ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, è intervenuto all'evento organizzato dall'ASVIS (Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile) di presentazione del rapporto "Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la Legge di Bilancio 2021 e lo sviluppo sostenibile". Ed ha parlato di

NEL QUADRO DEL RAPPORTO NAZIONALE DI RIPRESA

Il ministro Cingolani: riformare la burocrazia

Occorre una "transizione burocratica" come elemento base per rilanciare il Paese - Coinvolti tutti i dicasteri in uno sforzo comune

riforma urgente della burocrazia. Il documento - riferisce l'associazione - presenta una valutazione approfondita del Piano di ripresa e resilienza, il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea, ma include anche l'esame della Legge di Bilancio 2021 alla luce dell'Agenda 2030 e l'aggiornamento degli indicatori compositi europei.

All'incontro, trasmesso in diretta streaming, sono intervenuti il presidente della Camera, Roberto Fico, il ministro per le Pari opportunità e la famiglia, Elena Bonetti, il ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani, il ministro per l'Innovazione tecnologica e la Transizione digitale Vittorio Colao, e il presidente della Commissione per i problemi economici e monetari del Parlamento europeo Irene Tinagli.

L'Italia - ha detto Cingolani - va intesa come Paese leader della transizione. Un Paese più sicuro,

con una burocrazia più snella, in salute e prospero. Cingolani ha illustrato la sua visione intervenendo nell'evento, la cui realizzazione passa necessariamente per la stesura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e sulla quale "stiamo coinvolgendo tutti i ministeri, perché gli sforzi non siano una somma verticale ma un impegno trasversale" per arrivare "non a una sommatoria di indirizzi e progetti verticali ma per un cambiamento culturale".

Elemento essenziale perché le misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del piano della Transizione ecologica possano poi essere efficaci è, secondo Cingolani, "quella che io definirei una transizione burocratica, di snellimento e semplificazione. Possiamo definire degli interventi meravigliosi ma abbiamo bisogno di regole che ci permettano di applicarle. Senza quella che chiamo transizione burocratica tutti nostri sforzi rischiano di essere non dico vani ma ridotti nell'efficacia".

SEMPRE PIÙ SPECIALIZZAZIONE NELLA LOTTA CONTRO IL COVID MA NON SOLO

Supercelle Sogese per il superfreddo

GUASTICCE - È in arrivo la... cavalleria pesante di Sogese, l'impresa dei fratelli Monti ubicata all'interporto Vespucci di Guasticce.

Sessanta nuove celle ideafreddo da 20' HC e 40' HC saranno disponibili nei depositi Sogese di Livorno, Bologna, Roma, Milano, Padova. Tutte celle dotate di motori altamente performanti in grado di mantenere la temperatura interna tra -40 e +40 gradi, apertura facilitata, rampa di accesso, sbloccaggio porte interno.

L'importanza del materiale stoccato all'interno è una spinta ad offrire sempre il meglio di quel che il mercato può dare.

Nuove celle frigo mobili sono in arrivo in Italia e a breve saranno disponibili per vendita e noleggio.

Caratteristiche:
- 20' HC model: Ext. dim. - 6.00mt x 2.4mt x 2.90h est (10



Europallet).
- 40' HC model: Ext. dim. - 12.00mt x 2.4mt x 2.90h est (22 Europallets).

- Range di temperatura -40° +40°.

- Porta accesso con meccanismo di sblocco interno.

- Sirena per "fuori temperatura" e "uomo in trappola".

- Macchina refrigerante supportata da microswitch per risparmio energetico.

- Monitoraggio remoto.

Sogese come noto è stata impegnata anche dalle forze armate nazionali per far fronte all'esigenza di speciali celle frigo a bassa temperatura per la distribuzione dei vaccini anti Covid.

ALL'INTERNO

Assicurare i piloti portuali: una sentenza a Venezia.	a pag. 4
Vertice di Assiterminal con i nuovi cooptati.	a pag. 4
L'esperienza del Porto Antico di Genova per il nuovo master plan di Beirut.	a pag. 4
Confronto battente sui due porti sistema.	a pag. 4
Insostenibili in Italia per PMI i costi dei vettori energetici.	a pag. 5
Finanziamento a Grimaldi Euromed per la nuova nave "Eco Livorno".	a pag. 5
Rifiuti elettronici: raccolte 15 tonnellate.	a pag. 5
Save the sea Recycle cooking oil.	a pag. 5
Luna Rossa si gioca tutto.	a pag. 6
Fincantieri consegna "Coral Geographer".	a pag. 6
Blue Air amplia il servizio tra Torino e Palermo.	a pag. 6
Con Moby e Tirrenia Pasqua arriva prima.	a pag. 6
Anche contrabbando di orologi di lusso.	a pag. 6
A Livorno tavola rotonda tra Comune, RETE e CNR.	a pag. 7
Al Terminal Passeggeri vaccini alle Forze dell'Ordine.	a pag. 7
Dall'Alsea Academy un manuale logistico.	a pag. 7
Lavoratori portuali: l'analisi del PCI Livorno.	a pag. 7
Il broker Masutti nel Wefox Group.	a pag. 7
Il ministro Cingolani: riformare la burocrazia.	a pag. 8
Supercelle Sogese per il superfreddo.	a pag. 8
Canoni demaniali: come saranno ridotti.	a pag. 8
Aiuto, il brigantino dell'Accademia è sparito?.	a pag. 9
Il ministro scrittore.	a pag. 9
La guerra continua per le ali.	a pag. 9
Quei killer delle nostre strade.	a pag. 9
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Port Authority e tasse: tutti (o quasi) in Corte di Giustizia?	a pag. 10

CAROLI



Hotels

la pagina dei lettori

Aiuto, il brigantino dell'Accademia è sparito?



Riceviamo dal lettore A.R. di Livorno:

Direttore, aiuto: il brigantino di addestramento del piazzale dell'Accademia Navale è sparito. Le allego la foto che ho scattato da piazza san Jacopo dove si vede la sommità di una gru al posto dell'alberatura del brigantino, che invece non si vede più. Non mi dica che l'Accademia Navale ha rinunciato allo storico addestramento degli allievi sul sartame e sull'alberatura del simulacro del brigantino. Poi come farebbero quei ragazzi e ragazze al momento di doversi arrampicare sulle griselle del Vespucci? O vogliamo mandare in pensione anche il novantenne veliero, gloria di tutte le marine del mondo?

Pubblichiamo la sua foto, ma si tranquillizzi: l'alberatura del brigantino - o meglio, come dice lei del simulacro, perché in effetti lo scafo si ferma alla coperta in legno sopra il cemento del piazzale - è stata smontata per la ciclica manutenzione: e sarà rimessa a posto in tempi veloci, compatibilmente ai lavori che hanno come primario obiettivo la sicurezza degli allievi. Niente pensione dunque, né per il brigantino né tanto meno per il nostro amato Vespucci.

Il ministro scrittore



"Un mondo sostenibile in 100 foto" è il libro scritto dal portavoce dell'Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile ed oggi ministro delle infrastrutture e sostenibilità Enrico Giovannini e da Donato Speroni, responsabile della redazione dell'ASviS. Un lungo viaggio che parte dai ghiacciai artici, attraversa il deserto africano, passa per l'Italia, e arriva fino in India e America latina. Un percorso reso possibile dalle fotografie selezionate dalla photo editor Manuela Fugenzi, con la missione di esercitare lo sguardo sui temi ambientali e sociali più rilevanti in un mondo contemporaneo che diventa sempre più complesso.

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.

La guerra continua per le ali



Riceviamo da alcuni lettori che si definiscono "viva la Marina":

Caro direttore, abbiamo seguito la fase di trasferimento della portaerei Cavour a Norfolk negli USA per le prove operative di decollo ed atterraggio sulla nostra nave dei nuovi caccia F-35B versione marina. Le prove, a quello che si legge sui siti specializzati, stanno andando bene, con numerosi decolli corti ed atterraggi in verticale. Però sembra che il Ministero della Difesa sia ancora sotto attacco dell'Aviazione perché quest'ultima non avrebbe voluto che gli

F-35 andassero anche alla Marina. Negli USA invece questi potenti (e costosi) caccia da superiorità aerea sono in dotazione anche ai marines, proprio nella versione per portaerei acquistata dall'Italia. Possibile che esistano ancora queste scaramucce tra le nostre Forze Armate, ritardando i programmi della difesa in tempi di crescenti tensioni internazionali e di forte riarmo di tutti i paesi anche del Mediterraneo?

*

Abbiamo letto anche noi delle richieste dell'Aviazione di monopolizzare gli F-35, sottolineando come la versione da portaerei sia molto più costosa e delicata. Ma l'attuale linea di volo del Cavour è considerata ormai superata e gli F-35B sono stati scelti dagli esperti nazionali per non rimanere indietro.

C'è anche da dire che questo non è l'unico caso di tensione tra le nostre due armi. Anche ai tempi del fascismo - che aveva l'Aviazione come arma del cuore - la Marina fu sempre lasciata in seconda linea per quanto riguarda la componente aerea, dovendo accontentarsi dei piccoli ricognitori lanciabili con catapulte dalle navi maggiori. Solo dopo il disastroso attacco aerosilurante degli inglesi a Taranto, in cui pochi e lenti biplani silurarono le nostre corazzate maggiori all'ancora in porto, ci si convinse a impostare anche noi una portaerei, l'Aquila, che però non fu mai completata. Nel dopoguerra anche per le clausole del trattato di pace abbiamo proseguito con questa strategia, fino ai tempi abbastanza recenti delle "portaeromobili" (termine pudibondo per nascondere la vera realtà) e finalmente al Cavour. La vignetta del celebre cagnetto Snoopy che si sogna pilota perennemente in lotta contro il Barone Rosso (dai Peanuts di Schulz) riportava questa battuta di superiorità dei piloti dell'Aviazione nei confronti di quelli della Marina, definiti anatroccoli. Proviamo a riderci sopra.



Quei killer delle nostre strade



Ci scrivono due studenti della scuola Brin di Livorno, Luca e Michela:

Qualche tempo fa abbiamo visto per strada un gabbiano che aveva ammazzato un piccione e se lo stava mangiando senza spaventarsi di noi. Ne abbiamo parlato a scuola e ci è stato detto che capita spesso e non soltanto a Livorno. I gabbiani ammazzano non solo i piccioni ma anche gli uccellini, i topi e qualche volta ci provano anche con i gattini fuori di casa. Ci fa molta impressione perché a lezione avevamo imparato della gabbianella che non sapeva volare ed era stata aiutata da un gattino, un racconto tanto tenero di uno scrittore spagnolo. Ma allora i gabbiani sono così cattivi? E sono pericolosi anche per noi?

*

La foto che pubblichiamo conferma quello che ci avete scritto: i gabbiani sono predatori non solo di pesci - avrete certamente visto gli stormi che seguono i pescherecci azzuffandosi sugli avanzi di pesce che vengono gettati nella scia - ma anche di altri animali. Oltre che della spazzatura nei sacchetti depositati in attesa della raccolta, disseminando i marciapiedi di tutte le brutture. È un'immagine molto diversa da quella della gabbianella di Sepulvera e dalle poesie del mare, secondo le quali i gabbiani sarebbero le anime dei marinai. Dobbiamo però capire che le leggi della natura comportano anche questi episodi: da quando noi umani disseminiamo la terra di rifiuti anche commestibili, i gabbiani sono diventati spazzini con le ali. E anche killer nei confronti degli uccelli e di altri animali più deboli. Ci dicono che si trovano gabbiani anche in città a centinaia di chilometri dal mare: e certo non possono nutrirsi di pesce. Pericolosi per voi ragazzini? Solo se vi avvicinate troppo ai nidi nel periodo della cova e dei pulcini. Statene lontani perché attaccano anche gli adulti, puntando agli occhi.

la pagina dei lettori

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

DHL Index: segnali

dimostrato quanto le connessioni internazionali siano indispensabili per mantenere l'economia globale, assicurare i mezzi di sussistenza alle persone e aiutare le aziende a rafforzare i propri interessi commerciali" commenta Mario Zini, amministratore delegato di DHL Global Forwarding Italia "Le supply chain globali e le reti logistiche giocano un ruolo essenziale far girare l'economia mondiale e stabilizzare la globalizzazione, soprattutto in un momento di crisi. Questo ci ricorda la necessità di rimanere preparati per affrontare qualsiasi sfida. La scoperta del vaccino ha messo sotto i riflettori, oggi più che mai, la rilevanza sistemica di una logistica veloce e sicura, dipendente da una rete mondiale interconnessa che possa assicurare un'efficace distribuzione internazionale".

"Dal nostro punto di vista riteniamo sempre più fondamentale investire in infrastrutture, connessioni intermodali, reti di interscambio, ma anche in nuove tecnologie e soluzioni digitali. Come protagonisti in prima linea nello stoccaggio e nella movimentazione merci da una parte all'altra del mondo, noi di DHL Global Forwarding non abbiamo mai perso di vista l'importanza di dare continuità ai flussi logistici, trovando soluzioni alternative, investendo in nuove soluzioni e creando task force dedicate per andare incontro alle esigenze dei nostri clienti, anche nei momenti più difficili. Durante l'emergenza sanitaria, ad esempio, abbiamo alternato tratte aeree alle rotte marittime, creando nuovi collegamenti", continua.

L'Italia si aggiudica il 26° posto nel DHL Global Connectedness Index del 2020, stando ai dati 2019: il suo punto di forza è la distribuzione globale e variegata dei flussi internazionali, soprattutto per quanto riguarda l'informazione - basata specialmente sulla ricerca scientifica - e i flussi di persone: 6° posto su 138 grazie agli afflussi di studenti stranieri, immigrati e turisti da tutto il mondo. Affinché un Paese possa definirsi globalmente connesso deve avere da una parte grandi flussi internazionali rispetto

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.lagazzettamarittima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI
Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica

LA GAZZETTA MARITTIMA

alla dimensione della sua economia interna (quello che viene definito profondità), dall'altra flussi internazionali distribuiti a livello globale piuttosto che focalizzati in modo ristretto (d'ora in avanti definito con il termine ampiezza). In termini di "profondità" l'Italia è al 54° posto su 169, con un miglioramento di 6 punti classifica rispetto al 2017. Sebbene la profondità commerciale dell'Italia sia relativamente bassa (111° su 169), i suoi flussi di capitale hanno un'elevata profondità e posizionano il nostro Paese al 18° posto (su 99). In termini di ampiezza, l'Italia si colloca al 15° posto su 169, con un'ampiezza dei flussi di informazioni particolarmente elevata (2° su 163).

Il rapporto è stato commissionato da DHL e redatto da Steven A. Altman e Phillip Bastian della New York University Stern School of Business. Il DHL Global Connectedness Index 2020 segna anche l'inizio della "DHL Initiative on Globalization alla Stern School of Business" della New York University, l'iniziativa volta a creare un centro di eccellenza per la ricerca sulla globalizzazione fondata sui dati. Per saperne di più: www.stern.nyu.edu/globalization.

Nicolini (Confetra)

di Confetra Guido Nicolini incontrando il ministro del lavoro Andrea Orlando. "È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo". Il dibattito aperto da Shipping, Forwarding & Logistics meet Industrie si conclude come noto oggi.

Ma anche all'interno della portualità - ha detto Nicolini al ministro Orlando - ci sono segmenti economicamente devastati "come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggero. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati".

Nicolini non ha mancato di presentare alcune proposte care a Confetra: "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzata anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle "usuranti". Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Altro tema forte è quello della semplificazione. "Non è possibile che lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del DPCM attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del Codice Civile del 1942, o che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. Potrei continuare all'infinito. Non sono chiacchiere, sono punti di PIL sprecati perché il sistema diventa meno certo, meno attrattivo per gli investimenti, meno competitivo. Altro problema è quello del franco fabbrica, che riguarda logistica e industria produttrice. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganale e fiscale e si perde pure ricchezza per le imprese e per il Paese".

Secondo Nicolini, il ministro potrebbe coordinare un lavoro congiunto con MiSE, Dogane, ICE e prevedere a esempio agevolazioni regolatorie per le imprese esporta-

trici che decidessero di controllare la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente anche in import.

Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia nell'arrivo a destino. Questa dinamica costa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno a imprese logistiche estere che vengono a prendersi le nostre produzioni nazionali al cancello della fabbrica. Gli atteggiamenti virtuosi vanno premiati".

Total container throughput

un clamoroso +26,6% rispetto al 2019, in ripresa grazie a MSC dopo i crolli degli anni precedenti.

L'altro porto italiano nella classifica è Genova che scala di un punto rispetto al 2019 (13° posto invece del 12° del 2019) con una perdita del 10% rispetto al 2019, comunque inferiore a quella di altri porti più in alto della stessa classifica.

Secondo gli esperti internazionali, sarà interessante avere entro i primi tre mesi di questo 2021 che potrebbero confermare la sensazione di una ripresa anche consistente per alcune tipologie di traffici. Essere ottimisti, dice il saggio, ci aiuta a vivere.

Se il MIT diventa MIMS

timenti sono rispettivamente della programmazione e sistemi di rete, delle opere pubbliche e "qualità della vita" (?) e infine dell'articolazione dei sistemi di trasporto (stradale, ferroviario, aereo, navale). Insomma, c'è anche della sostanza per fortuna. Poi si tratta di vedere come questa sostanza verrà impiegata.

La buona notizia è che il nuovo ministro ha messo mano alla struttura, ormai talmente depauperata che da più parti si era persa ogni speranza di un riferimento puntuale e funzionale. Certo, la struttura serve. Ma serve specialmente che funzioni. E per farla funzionare sappiamo tutti che servono uomini e donne motivati, capaci e senza le spade di Damocle che troppo spesso oggi chi firma un atto si trova appese sulla testa con risvolti giudiziari pesanti. Gente che va ancora di più motivata, ma specialmente protetta: e se ha dimostrato di non funzionare, cambiata. Se non si ha il coraggio o la capacità di farlo, è inutile cambiare nomi e dipartimenti. Si torna ad essere Gattopardi. Auguri signor ministro. E auguri anche a noi.

Mattioli: la sfera

che si ripercuotono sulle normali procedure operative, vi sono congestioni nei porti, una diminuzione della domanda di materie prime chiave, problemi di fornire alle navi e ai loro equipaggi anche i DPI (Dispositivo di Protezione Individuale)".

I volumi degli scambi marittimi si sono ridotti in maniera sensibile a fronte di una forte riduzione del commercio globale, con ripercussioni in tutti i comparti: dai container, alle rinfuse liquide e secche. "Peraltro, il 90% dello scambio di merci nel mondo avviene via mare. Ciò significa che il trasporto marittimo, nonostante tutte le difficoltà poste dalla pandemia ha continuato a far funzionare la complessa catena di approvvigionamento per tutti i paesi del mondo spostando cibo, energia e materie prime, beni di ogni genere nonché forniture mediche".

"È importante ricordare in proposito i gravi problemi causati dal Covid-19 agli equipaggi bloccati a causa delle restrizioni di quarantena e dei periodi di lavoro più lunghi in mare".

Il comparto del trasporto passeggeri, e in particolare le crociere, è stato quello più duramente colpito dal Covid-19, con blocco totale dei viaggi. Il numero dei viaggi delle navi da crociera è notevolmente diminuito nel corso dell'anno ed anche se vi sono notizie, almeno per le crociere in Italia, di una ripresa a fine marzo, di certo sarà lenta

poiché le continue restrizioni sui viaggi limitano la domanda.

"Per riuscire a prevedere quale sarà l'impatto del Covid-19 sui mercati marittimi nel prossimo futuro, ci vorrebbe una sfera di cristallo - ha aggiunto il presidente di Confitarma - peraltro, nella prima metà del 2021 dovremmo registrare miglioramenti della pandemia per i trattamenti sanitari disponibili, a cominciare dall'efficacia del piano di vaccinazioni nel mondo che potrà influenzare positivamente il trend. Si stima una ripresa dei mercati marittimi nel 2021 con un aumento del commercio via mare che potrebbe essere pari a + 6,9% nel 2021 rispetto al 2020.

In particolare, in Italia, l'auspicio è che il Governo Draghi sia in grado di attuare le riforme necessarie affinché sia finalmente possibile rendere concrete le misure che ancora attendiamo siano attuate".

Le sfide dell'Italia

fattori fondamentali per la stabilità, sia domestica che internazionale, per la prosperità e per lo sviluppo si fondano sull'approvvigionamento di beni e risorse e sulla garanzia del loro trasferimento. Ciò vale in particolare per l'Italia, paese dalla

vocazione marittima per eccellenza, che deve al mare e alle attività ad esso connesse gran parte della sua prosperità, del suo benessere e della sua sicurezza.

Il webinar, dopo l'introduzione del capo di stato maggiore della Marina ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, è stato articolato in panel tematici, in particolare: tre panel nella mattinata incentrati sull'importanza e sul ruolo del mare per lo sviluppo economico e per la geopolitica internazionale, con un focus sull'Italia e sulle aree marittime di interesse nazionale; in arco pomeridiano: due panel incentrati su cantieristica e importanza del sistema portuale nazionale, con un focus particolare sul porto di Livorno.

Nella mattinata il professor Barbero, noto storico, accademico e scrittore, ha tenuto una Lectio Magistralis dal titolo "L'importanza del mare per l'Italia - cosa ci insegna la storia". In arco pomeridiano si è sviluppato un intervento del presidente della Pontificia Accademia per la vita e Gran Cancelliere del Pontificio istituto Giovanni Paolo II, monsignor Vincenzo Paglia, sull'argomento "Mediterraneo: ancora mare nostrum?". Le conclusioni sono state affidate all'ammiraglio di squadra Enrico Credendino. Tra i partecipanti al dibattito sulla portualità anche l'ingegner Stefano Corsini e l'ammiraglio Andrea Agostinelli rispettivamente per le AdSP di Livorno e di Gioia Tauro.

Il webinar, in ottemperanza alle vigenti disposizioni governative

in materia di contenimento della pandemia si è svolto in assenza di pubblico ma è stato trasmesso in diretta streaming sulle piattaforme YouTube della Marina Militare e della rivista geopolitica Limes. Può essere ancora consultato ai seguenti link:

- <https://youtu.be/dpPQP40eM0w>
- <https://www.youtube.com/user/LimesGeopolitics>

Da sottolineare che la giornata di studio e le sue conclusioni potranno costituire un documento di riferimento anche per il governo Draghi, con ulteriori approfondimenti che potranno essere richiesti ai singoli relatori e agli esperti che hanno partecipato al dibattito.

Giovannini al webinar

organizzato da Confratrasporto-Confcommercio imprese per l'Italia insieme ad Assarmatori. L'evento si svolgerà online a partire dalle ore 11 di giovedì prossimo 18 marzo e farà perno sulla presentazione del Primo Rapporto Shipping Industry-Italia 2020, elaborato da Nomisma per conto di Assarmatori. Rapporto finalizzato a focalizzare l'attenzione sul contributo del trasporto marittimo al sistema Paese. Seguiranno l'intervento del ministro Giovannini e una tavola rotonda con esponenti delle Istituzioni e dei Partiti.

Per assistere alla diretta streaming basterà collegarsi al sito www.confcommercio.it/webinar.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante la Port Authority e tasse.

Port Authority e tasse: tutti (o quasi) in Corte di Giustizia?



Luca Brandimarte

ROMA - Affrontiamo nuovamente la tematica della natura giuridica delle Autorità di Sistema Portuale ("AdSP") e soprattutto della tassazione dei nostri porti che, oggi più di ieri, è oggetto di un apertissimo dibattito.

Ciò a seguito della oramai nota e dibattuta decisione della Commissione europea del dicembre scorso con la quale l'Italia è stata invitata ad abolire le esenzioni dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le AdSP in quanto si tratterebbe di aiuto esistente incompatibile con il mercato interno e quindi con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato.

La decisione è il frutto di anni di verifiche e "avvertimenti" della Commissione che, oggi, chiede alle autorità italiane l'adozione di tale misura e la sua concreta applicazione nell'ordinamento interno per i redditi generati da attività economiche entro il 2022. Ora è chiaro come il mancato adeguamento ai dettami unionali possa portare non

solo ad una procedura d'infrazione ma anche a possibili conseguenze (in negativo) sull'accesso alle misure di aiuto previste per l'Italia nell'ambito del Recovery Fund volto al rilancio dell'intero settore marittimo-portuale in risposta alla attuale situazione emergenziale.

Fermo quanto sopra, tuttavia, avverso tale decisione è ovviamente possibile ricorrere alla CGUE; ricorso che, sebbene ad oggi non sia stato presentato dall'Italia (avendo perso di fatto l'occasione di adire in via diretta gli organi giurisdizionali unionali), è stato comunque annunciato a gran voce dalle singole AdSP che - quasi certamente - entro l'inizio del mese prossimo non perderanno l'occasione di dire la loro nanti il giudice europeo.

In sintesi, lo "stato dell'arte" della questione è il seguente.

Da un lato, la linea difensiva fin qui sostenuta dalle Autorità italiane può essere riassunta, tra le altre, nel fatto che: (i) le AdSP non possono essere imprese né svolgere attività economiche in quanto enti pubblici non economici ed autonomi sotto il profilo amministrativo, organizzativo, finanziario e di bilancio; (ii) l'assentimento delle concessioni demaniali non ha scopo di lucro ed i relativi canoni non sono assimilabili ai corrispettivi per la fornitura e/o l'offerta di beni e servizi; (iii) detti canoni, in quanto definiti ex lege, sono assimilabili alle imposte versate dal concessionario per accedere al mercato portuale e pertanto le AdSP, facendo da mero tramite dello Stato in tale contesto, non possono intervenire in alcun modo sul prezzo del servizio e quindi non esercitano attività economica.

Dall'altro lato, invece, la posizione della Commissione (ribadita nella decisione) - che fa seguito ad una approfondita disamina della normativa italiana e delle osservazioni pervenute nel corso dell'indagine - continua a ritenere incompatibile il regime di tassazione dei porti italiani con la normativa unionale in materia di aiuti.

Sul punto, infatti, viene precisato che: (i) le AdSP rientrano nella nozione di impresa ai sensi della normativa antitrust nella misura in cui, in linea con la casistica della Corte di Giustizia, "la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento"; (ii) la locazione di un bene demaniale dietro il pagamento di corrispettivo costituisce attività economica; (iii) i canoni concessori sono, di fatto, assimilabili non ad imposte, bensì a remunerazioni versate per la fornitura di beni e servizi specifici; (iv) essendo la maggior parte dei porti attivi nei traffici internazionali - e sussistendo concorrenza non solo unionale ma anche interna nel momento in cui il livello dei canoni concessori applicati può incidere sulla scelta dei singoli operatori di stabilirsi ed investire in un porto rispetto ad un altro - ciò può incidere sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari.

In conclusione, è chiaro che la questione in esame è molto complessa e che i suoi risvolti potrebbero senz'altro avere delle conseguenze anche per l'utenza dei nostri porti (concessionari inclusi).

Certo è che qualora fosse accertato, anche a livello unionale, che le AdSP sono da considerarsi imprese ai fini della normativa antitrust (principio peraltro già affermato da un giudice di prime cure italiano nel corso del 2019 ed oggetto di un nostro precedente articolo sul tema), l'attuale impianto dovrà essere rivisto. Senz'altro, se la posizione della Commissione fosse confermata dal giudice europeo, tra i numerosi risvolti pratici, un possibile effetto potrebbe essere quello di far venir meno la discrezionalità amministrativa (oggi quasi assoluta) dell'ente gestore del porto; il che vorrebbe dire che (ad esempio) in caso di interventi infrastrutturali realizzati a favore di un concessionario a scapito di un di lui concorrente, la parte che dovesse sentirsi discriminata dalla scelta dell'AdSP - in quanto ritenuta tale da alterare ingiustificatamente la concorrenza del porto di riferimento - potrebbe ricorrere al tribunale delle imprese invece che alla magistratura amministrativa.

In ogni caso, nel sottolineare la necessità che anche nei nostri porti si crei una vera ed unitaria comunità portuale, non resta altro che attendere il risultato di quello che dovrebbe essere l'oramai prossimo fronte comune delle singole AdSP davanti al giudice eurounitario.