

DALLA RELAZIONE DELLA PRESIDENTE DI FEDESPEDI AL RAPPORTO DI SRM

DAL PRESIDENTE DEGLI AGENTI MARITTIMI DI LA SPEZIA BUCCHIONI

Economia marittima italiana, ecco i freni

Lo strapotere delle associazioni armatoriali con i super noli e le distorsioni della Global Minimum tax sulle multinazionali - La filiera logistica e l'invito alle aziende per accorciarla - Lo sviluppo dei contratti di spedizione



Silvia Moretto

MILANO – Ancona un'analisi, seria ed approfondita sull'economia marittima del Paese. È del presidente di Fedespedit Silvia Mo-

(segue a pagina 8)

Fabrizio Vettosi sulla crociata di Fedespedit

MILANO – Caro direttore - vi scrive Fabrizio Vettosi, managing director di VSL Club Sta - consentimi per prima cosa una breve nota su un tema molto in voga negli ultimi giorni; ovvero la continua crociata della dottoressa Moretto di Fedespedit nei confronti degli armatori del settore container; "colpevoli" a suo parere di rendere il prezzo delle scarpe o capi di abbigliamento più caro per il

Fabrizio Vettosi
(segue a pagina 8)



Ogni tanto vinciamo e bene

LIVORNO – Rispondiamo subito all'interrogativo: che c'entra la celebre statua della Nike del Louvre, la Vittoria di Samotracia con il bello schiaffo della nazionale di calcio italiana agli inglesi?

E specialmente, che c'entra un campionato di calcio su un giornale

A.F.

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 6)

Lavoro e porti: un vertice con tanti Vip

LIVORNO – Adesso ci proviamo anche qui, nella sede del palazzo del portuale livornese, un tempo vero e proprio tempio del potere sulle banchine ed oggi malinconicamente sotto ipoteca, tra un accenno di "pronunciamento" (dimissioni del primo eletto) e polemiche.

Ci proviamo, domani giovedì 15 luglio, con un vertice intitolato "Porto, il lavoro questione centrale", con autorevoli esponenti della vita dei sistemi portuali e della politica, a definire il prossimo futuro del lavoro in banchina, tra informatizzazioni spinte, razionalizzazioni, meccanizzazione e grandi progetti (Darsena Europa, grandi direttrici logistiche, formazioni specializzate etc.)

Si comincia alle 16 con i saluti istituzionali del sindaco Luca Salvetti e l'assessore regionale Alessandra Nardini sulla formazione professionale

(segue a pagina 8)



Giorgio Bucchioni

LA SPEZIA – In questi giorni - scrive in una sua nota Giorgio Bucchioni, già presidente dell'Autorità portuale locale e oggi dell'associazione agenti marittimi - emerge all'attenzione internazionale l'analisi della Banca Mondiale e di Container Port Performance Index (CPPI) sull'efficienza dei porti del mondo nei primi sei mesi del 2020.

Gli istituti sono seri ma il risultato, per i porti italiani, sfugge alla nostra comprensione: Napoli 150° - Palermo 172° - Salerno 174° - Civitavecchia 175° - Trieste 212° - La Spezia 241° - Livorno 251°

(segue a pagina 8)

FINALMENTE PER IL PORTO DI BRINDISI CON IL NUOVO AIR-DRAFT

Non più limiti d'altezza navi

La cooperazione tra gli enti è stata determinante per le aggiuntive possibilità



BRINDISI – Nella sede locale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, una partecipata conferenza stampa del presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi - con la partecipazione anche del presidente

(segue in ultima pagina)

DALL'ASSEMBLEA DEI GIOVANI DI CONFITARMA

d'Amico: sicurezza e formazione

Il programma del nuovo vertice dell'associazione per la competitività della bandiera italiana



Salvatore d'Amico

ROMA – "Siamo giovani e abbiamo tanto da imparare dall'esperienza dei nostri padri e dei

(segue a pagina 8)

L'ANCIP protesta e minaccia

ROMA – Non c'è pace nemmeno sui programmi e progetti per il rilancio della portualità nazionale. Questa volta è l'ANCIP, l'associazione delle Compagnie portuali, che interviene allarmata.

"Come ANCIP abbiamo appreso - dice la nota del gruppo -

(segue a pagina 8)

CON LA NASCITA DI IPP AIR CARGO E CINQUE VETTORI

Anche il Vietnam nel cargo aereo

Il servizio sarà dedicato in particolare ai generi di lusso e food sulle rotte internazionali

HO CHI MINH CITY – Il magnate vietnamita Johnathan Hanh Nguyen, presidente del gruppo Imex Pan Pacific Group che opera nella distribuzione e nella vendita retail di prodotti di lusso, ha lanciato IPP Air Cargo, che si propone di essere il primo vettore aereo solo merci del paese.

Una decisione presa - ha spiegato lo stesso Nguyen - dopo aver osservato il boom dei noli aerei che si è generato con la pandemia, andato soprattutto a vantaggio degli operatori stranieri dato che questi controllano l'88% del mercato del paese. "Se non avessi fatto niente, la domanda di trasporto aereo merci

(segue a pagina 8)



Più produttività. Meno fatica.

Transpallet elettrici Jungheinrich con tecnologia agli ioni di litio, compatti e agili per ogni impiego.

LIT-ION
technology



www.jungheinrich.it/transpallet-elettrici

JUNGHEINRICH

CORA TRASPORTI

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

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

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

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

UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
UNI ISO 45001:2018
CERTIFICATI
SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

SECONDO UN'INDAGINE DI CONFUTURISMO

Al top crociere brevi come tra Italia e Croazia

Promo MSC Crociere propone city break di 4 notti su due itinerari in partenza il 16 e il 30 luglio in linea con il trend diffuso da Confturismo



di 11-14 giorni
In questo trend si inserisce la proposta di MSC Crociere, online con una promo relativa all'offerta dei "city break" in programma nei mari del Mar Mediterraneo.

Riguarda le mini crociere di 4 notti, un prodotto tanto richiesto alla Compagnia ora, puntualmente in risposta alle domande della clientela, disponibile a prezzi davvero contenuti grazie a promo pensate ad hoc.

Due speciali proposte di 4 notti e 5 giorni a partire da 199 euro con imbarco a Bari il 16 e il 30 luglio prossimi a bordo di MSC Splendida alla scoperta di Trieste, Ancona e della meravigliosa città di

MILANO – Secondo i dati diffusi da Confturismo nei giorni scorsi, sarà la vacanza breve la formula preferita dagli italiani per le vacanze 2021. Oltre 15 milioni i connazionali già pronti a partire ma 10 milioni restano ancora indecisi. Aumenta tuttavia la propensione a

ridurre la lunghezza della vacanza principale rispetto a quanto si rilevava solo un mese fa: la percentuale di coloro che staranno via per non più di una settimana passa infatti dal 51% al 60% degli intervistati e si riducono da 17% al 12% quelli che faranno vacanze

Dubrovnik in Croazia.

L'imbarco il venerdì consente un long week-end all'insegna della spensieratezza e del relax nelle limpide acque del Mediterraneo Orientale.

Maggiori info e dettagli sul sito www.msccrociere.it.

SUGLI SCIOPERI NEI SERVIZI ALLE ISOLE MINORI

Caronte & Tourist accordi approvati



Tiziano Minuti

MESSINA – Lo scorso 4 maggio Caronte & Tourist Isole Minori aveva trasmesso alla "Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali" l'accordo sottoscritto il 30 aprile con le organizzazioni sindacali in materia di diritto allo sciopero

nei trasporti marittimi da e per le isole minori della Sicilia. Avevano firmato l'accordo Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Uslac-Unedim e - in tavolo separato - Federmar-Cisal e Ugl Mare e Porti.

Giunge adesso notizia - scrive l'armamento - che la Commissione, in prima lettura e non ritenendo necessario alcun approfondimento, ha valutato idoneo l'accordo disponendo la notifica della propria delibera a C&T Isole Minori, alle organizzazioni sindacali firmatarie, alle associazioni dei consumatori e a tutti gli altri soggetti indicati dalla legge n°146/1990.

Per la Commissione gli accordi "assicurano una efficace realizzazione del sistema di garanzie" previsto dalla legge n°146/1990 e dalla successiva legge n°83/2000.

Apprezzati in particolare il principio della "rarefazione" (l'obbligo cioè di rispettare un



intervallo minimo di 10 giorni tra uno sciopero e quello successivo); la "puntuale regolamentazione" in materia di procedure di raffreddamento e conciliazione; i criteri individuati per garantire insieme "l'esercizio del diritto di sciopero e i diritti costituzionali degli utenti"; la tabella dei servizi minimi garantiti in caso di astensione dal lavoro.

IN LIGURIA LE BARCHE "TAGLiate FUORI" DALLE DECISIONI

Riserva marina e blue economy: ecco le proposte Assormegggi



RAPALLO – Nella prima settimana di luglio si è tenuto nell'area marina di Portofino, in particolare a Santa Margherita Ligure, a cura del WWF e con il patrocinio dei Comuni ricadenti nell'area marina di Portofino, un importante convegno/dibattito, den. "30by30", avente oggetto la campagna dello stesso WWF per arrivare al 2030 a tutelare il 30% del mar Mediterraneo. Eventi dedicati alla biodiversità marina che si svolge nell'Area Marina Protetta di Portofino.

Assormegggi Italia, Associazione nazionale che rappresenta le imprese della Nautica da Diporto, con un importante numero di associati nel Golfo del Tigullio, nel condividere lo spirito dell'iniziativa ha ritenuto doveroso evidenziare agli Enti partecipanti il proprio rammarico per la mancata possibilità da parte degli operatori del settore nautico del comprensorio, di potersi parte-

cipare in quanto non coinvolti.

Con una lettera ai sindaci delle città costiere del Tigullio, alla Presidenza della Regione Liguria, alla Presidenza dell'Area Marina di Portofino ed al WWF, l'importanza che riveste il comparto nautico che non può non essere coinvolto in occasioni di importanti dibattiti soprattutto quando riguardano argomenti di carattere ambientale e di tutela dell'Area Marina di Portofino.

È assurdo venirne a conoscenza solo dai media - continua Angelo Siclari - occorre che gli Enti pubblici prendano atto che nel territorio del nostro comprensorio marino le imprese nautiche sono attori principali, da anni impegnati con professionalità e serietà a garantire un'alta qualità turistica nel comparto nautico, a garantire e dare posti di lavoro ed è fondamentale che per primi i nostri Sindaci lo tengano in assoluta evidenza.

CON CROCIERE SETTIMANALI DEDICATE IN PARTICOLARE AI TEDESCHI

Tui Cruises riparte da Genova



GENOVA – Ha mollato gli ormeggi giovedì scorso da Stazioni Marittime Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises, brand nato dalla l'accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI.

La scelta della compagnia di usare come home port Genova

- sottolinea una nota di Stazioni Marittime - è dettata dall'alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la

vicinanza dell'aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure.

La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a

capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L'unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, a partire da luglio sino all'autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni.

I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, seguono i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l'effettuazione dei tamponi prima dell'imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie MSC Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, Genova e Savona. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da Genova.

"Da oggi fino al 7 ottobre il "Cristoforo Colombo" vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf" commenta Paolo Odone, presidente dell'Aeroporto di Genova. "Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all'avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

POMPE E UNITÀ COMPLETE **PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI** **SERVIZI E MANUTENZIONI**

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

IMPROVVISO SINISTRO AL LARGO DELLA CALABRIA

Pattugliatore della finanza in fiamme



REGGIO CALABRIA – Hanno rischiato la vita ma li ha salvati la professionalità e il coraggio. L'equipaggio del pattugliatore della Guardia di Finanza "Cappelletti", incendiatosi probabilmente per un problema in sala macchine e andato rapidamente a picco davanti alla località Africo in Calabria, dopo aver tentato di domare le fiamme ha con calma lanciato il Mayday e quindi si è calato nella zattera di salvataggio, allontanandosi sopravvento dal rogo.

Gli uomini hanno rapidamente perso il controllo dell'unità, le fiamme si sono sviluppate con violenza e velocità, e sono dovuti saltare sulla zattera di salvataggio. Li hanno recuperati le motolance dei vigili del fuoco di Messina: nessun ferito, e salvati anche i documenti di bordo. Adesso starà all'inchiesta stabilire le cause dell'incendio, anche se il recupero del relitto della "Cappelletti" richiederà molto impegno, essendo su un fondale definito "problematico".

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

DALL'UFFICIO ADM PER TOSCANA, SARDEGNA E UMBRIA TRASPORTI

Rimborsi accise nel primo semestre



PISA – Nel corso del primo semestre 2021, l'Agenzia delle Dogane di Pisa ha erogato rimborsi nel settore delle accise per un totale di oltre 10 milioni di euro.

Entrando maggiormente nel dettaglio - scrive una nota dell'ADM - sono stati effettuati, in applicazione delle norme vigenti in materia di regimi fiscali agevolati, rimborsi a operatori del settore autotrasporto per quasi 6 milioni di euro, a imprese industriali per i carburanti impiegati nella forza motrice per circa 2,5 milioni, a operatori del trasporto urbano (taxi) per circa 34 mila euro, agli enti di assistenza per le attività di pronto soccorso per più di 27 mila euro, nonché a numerose altre

categorie di imprese per un importo complessivo, come detto, superiore ai 10 milioni di euro.

I risultati ottenuti confermano l'impegno profuso dai funzionari ADM nello svolgimento delle proprie attività di istituto tra le quali quella di rimborso, in denaro o mediante riaccredito, delle accise sui prodotti energetici.

Tale attività svolta per la maggior parte in regime di lavoro agile (c.d. smart-working), ha consentito di evadere un elevato numero di domande di restituzione dei tributi versati in eccedenza, garantendo il necessario supporto agli operatori del settore nonostante gli eventi pandemici ancora in atto.

GEFCO con Blue Yoder firmano partnership

Coopereranno per la digitalizzazione delle supply chain complesse

MILANO- Creare valore per i clienti con strumenti digitali idonei per le loro supply chain globali e per garantire l'eccellenza del servizio è fondamentale per i leader della logistica. Con questo obiettivo, GEFCO, specialista nella logistica integrata su scala globale e leader europeo in quella automotive, ha scelto il sistema di gestione dei trasporti (TMS) e il sistema di gestione del magazzino (WMS) di Blue Yonder per rivoluzionare il proprio customer

service e accelerare la crescita.

Con oltre 70 anni di esperienza, GEFCO offre una gestione integrata delle supply chain anche complesse per le principali aziende dei settori automotive, industriale, elettronico, aeronautico, farmaceutico, health & beauty e dei beni di consumo in tutto il mondo. Con 11.500 dipendenti in 47 Paesi e partner in 79 nazioni, GEFCO implementa le sue soluzioni multimodali per la supply con l'obiet-

tivo di essere "Partner unlimited", indipendentemente dalle sfide dei mercati di riferimento. Per perseguire questi obiettivi, GEFCO ha sostituito i suoi sistemi legacy on-premise con soluzioni SaaS per fornire maggiore flessibilità alle attività lungo la supply chain.

Implementando e integrando le soluzioni TMS e WMS basate su Microsoft Azure di Blue Yonder, GEFCO sarà in grado di trasformare le sue operazioni di trasporto

gestendo in modo rapido ed efficace i processi aziendali end-to-end dalla pianificazione all'esecuzione finale. Con il TMS, GEFCO migliorerà la visibilità sulle operazioni di trasporto inbound e outbound insieme a strumenti collaborativi tra fornitori e vettori. Con il WMS, GEFCO aumenterà la flessibilità e garantirà reattività in tempo reale, prestazioni puntuali e complete nonché la capacità di gestire operazioni complesse di magazzino.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.

Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



MSC Cruises e Fincantieri per il Terminal di Miami

Saranno partner per la costruzione del nuovo sito all'avanguardia per le crociere dei Caraibi



GINEVRA – La Divisione Cruise del Gruppo MSC e Fincantieri hanno annunciato la firma di un contratto per la costruzione da parte di Fincantieri Infrastructure Florida di un nuovo mega terminal crociere presso il porto di Miami, hub del settore crocieristico per il Nord America e i Caraibi.

Il nuovo terminal comporterà un investimento di circa 350 milioni di euro, e sarà costituito da un corpo centrale multilivello che servirà contemporaneamente fino a tre navi di ultima generazione e un transito fino a 36.000 viaggiatori ogni giorno. Progettato dal pluripremiato studio di architettura Arquitectonica, sarà completato entro dicembre 2023.

Il nuovo terminal potrà ospitare le navi da crociera più grandi e a ridotto impatto ambientale della flotta di MSC Cruises, tra cui la nuova ammiraglia MSC Seashore, che è attualmente in fase di completamento presso il cantiere Fincantieri di Monfalcone e farà base su Miami quando entrerà in

servizio, entro la fine dell'anno, così come le future navi a LNG della compagnia.

In linea con i piani del porto di Miami che prevedono di abilitare la connettività elettrica da terra, le navi di MSC che vi faranno base saranno predisposte per essere collegate alla rete elettrica locale dalla banchina.

Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Cruises del Gruppo MSC, ha dichiarato: "Negli ultimi 35 anni il Gruppo MSC è stato un partner importante per l'economia degli Stati Uniti attraverso il nostro ruolo crescente come una delle aziende leader mondiali nel trasporto di container e come operatore di terminal per merci e passeggeri. In questo, Miami è sempre stata un hub chiave, e il nuovo terminal MSC nel porto di Miami consolida la nostra presenza in questo importante centro marittimo".

Vago ha proseguito: "Grazie allo stile italiano con cui Fincantieri indubbiamente contribuirà al

progetto, proprio come fanno per molte delle nostre navi, il nuovo terminal all'avanguardia diventerà un punto di riferimento a Miami per lo stile e il comfort dedicato ai passeggeri di passaggio, in quella che è considerata la capitale mondiale delle crociere. Inoltre, servirà come piattaforma per supportare e sostenere l'espansione della nostra Divisione Crociere in tutta la regione e nei Caraibi per gli anni a venire. Ci consentirà inoltre di dislocare lì alcune delle nostre navi più moderne e ad alte prestazioni sotto il profilo ambientale, rappresentando insieme agli altri nostri investimenti negli Stati Uniti il nostro impegno per il mercato locale, i nostri partner commerciali e gli ospiti".

Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "Miami è senza dubbio il centro del turismo crocieristico mondiale, oltre ad essere hub ideale per tutta l'area caraibica, ed è perciò la vetrina perfetta per ospitare un'opera che sarà rappresentativa del meglio del made in Italy".



PREOCCUPATA DENUNCIA DI ASSITERMINAL PER IL SETTORE

I terminal crociere al cappio del MEF?



"Apprendiamo che l'emendamento che avrebbe reso possibile una riduzione dei canoni concessori - scrive Assiterminal - per quei terminalisti portuali che ancora nel 2021 non hanno potuto riprendere la loro attività operativa a causa del perdurare degli effetti del Covid, è forse ancora in stand by al MEF, per non si capisce quale ragione.

"La proposta normativa è stata formulata sulla falsa riga di quella del 2020 tenendo conto che le AdSP, attraverso il mero utilizzo di una piccola parte dei loro avanzi di amministrazione, avrebbero potuto compensare la situazione evidente e eclatante dei terminal crociere fermi da 18 mesi!

"Tutti d'accordo, da Assoporti al MIMS, alle forze di maggioranza, ai sindacati: tutti, con la chiara consapevolezza della realtà delle cose. I terminal crociere sono senza risorse.

"Amareggia e stupisce la pervicacia di qualche burocrate - sottolinea ancora la nota di Assiterminal - che di fatto fa sì che lo Stato chieda il pagamento dei canoni concessori, a fronte di cosa?

"Ma le AdSP hanno davvero autonomia finanziaria come prevede la legge - sottolinea la nota - oppure sono di fatto commissariate a favore di altri Enti pubblici su cui girare le risorse in avanzo? È possibile che la burocrazia finanziaria sia così miope o semplicemente le aziende che tengono vivi i porti non hanno dignità di rilievo al di là di parole di circostanza in qualche convegno che si perde nell' "immobile insostenibilità"?

"Non sembrano neanche essere più domande retoriche: la buona volontà della governance del MIMS e il fervore dei parlamentari che dimostrano vicinanza alle aziende e ai lavoratori dei porti

si dissolvono davanti ai portoni di Via Venti Settembre a Roma, dobbiamo fermare i porti e quel poco di ripartenza delle crociere per svegliare le coscienze dei palazzi? Forse il fatto di non essersi mai fermati ha fatto passare un messaggio sbagliato ... forse non si è

neppure capito che chi si è dovuto fermare non è ancora ripartito e chiederà probabilmente in Europa di aprire l'ennesimo fascicolo su questo settore, ma nel frattempo dovrà trovare aprire contenziosi in Italia e nei porti per far valere il suo diritto a sopravvivere".

LSCT la spezia container terminal

WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY

REduce **SAVE** **CUT**

TIME **MONEY** **RISK**

CS **contship italia group**

Visit www.contshipitalia.com/connectivity

TRATTAMENTI ANTITARLO	SANIFICAZIONI ANTI COVID-19	TRATTAMENTI ANTIZANZARE
-------------------------------------	---	---------------------------------------

Ambienti sani e sicuri dal 1954

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

Chiama per un sopralluogo gratuito:

CDL Centro Disinfestazione Livornese

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

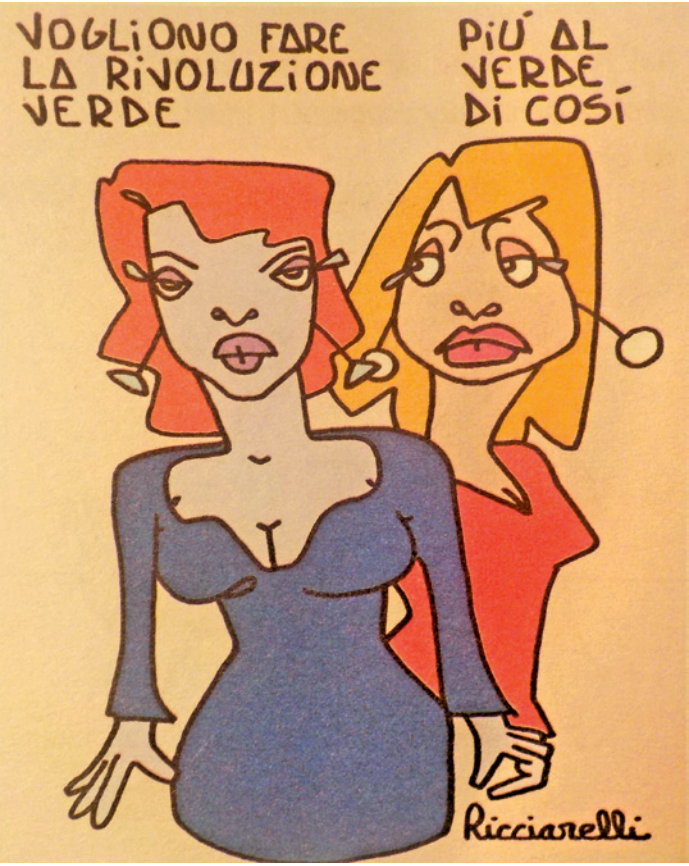
CDL
IGIENE AMBIENTALE

www.cdlsrl.com

SI MOLTIPLICANO GLI ALLARMI PER I DECRETI “TALEBANI” DELLA UE

Ambiente, ambientalismo e realtà

Dall’ENI un importante avvertimento: le tasse “verdi” possono devantare l’economia



ROMA – Premettiamo che non vogliamo andare controcorrente da isolati “disfattisti”: specie su questa nostra pagina Green. L’abbiamo voluta perché siamo convinti che l’ambiente vada protetto e che tante piccole azioni siano spesso importanti quanto e più delle imposizioni di legge. Però ultimamente fanno riflettere prese di posizione non dell’ultimo dei retrogradi ma di importanti specialisti. Si legga quanto ha riferito pochi giorni fa l’amministratore delegato dell’ENI Claudio Descalzi in merito all’appesantimento continuo delle penalità (tasse Green) che l’UE sta producendo per le aziende che emettono nelle loro lavorazioni CO². Cioè più o meno tutte quelle che operano nel campo dell’energia e della meccanica.

*
Teorie o problemi che riguardano solo loro? Mica vero: come ha spiegato di recente l’Autorità per l’energia, gli aumenti che ci stiamo trovando in bolletta (luce +10%, gas +15%) e quelli nascosti che riflettono questi salassi, sono dovuti proprio alle tasse che la UE ha disposto per chi produce CO² (da 20 euro a tonnellata ad oltre 50 euro). Lo stesso ministro Cingolani ha ammesso sui giornali che le regole

UE per combattere il cambiamento climatico “non sono un ballo a corte” e i costi aumenteranno ancora. Fin qui siamo alla premessa: poi è arrivato il colpo di scure di Descalzi. Parlando allo IAI (Istituto Affari Internazionali) l’ad dell’ENI ha sostenuto in pratica che l’UE sta facendo il primo della classe nella cosiddetta lotta alle emissioni

gassose “sulla pelle dei paesi più poveri”, tassando la produzione di energia con gli ETS più alti del mondo. “Arriveremo a 100 euro di ETS a tonnellata, uccidendo tutte le imprese energivore che non potranno reggere la concorrenza né USA né tantomeno dell’Est e in particolare della Cina”. Conseguenza: per l’ENI sarà conveniente chiudere tutte le raffinerie, licenziare migliaia di addetti e comprare energia dalla Cina “o da altri paesi meno tartassati, come l’India e chi ancora produce elettricità con l’inquinante carbone”. Ultimo dettaglio: l’Europa produce l’8% delle emissioni di CO² al mondo e l’Italia in questo range

l’1%. Cos’è dunque che non funziona nella UE con il voler massacrare le nostre aziende?

*
Fine del rapporto: ciascuno di noi può farci sopra le proprie considerazioni. Forse Descalzi esagera, forse per salvare il mondo dei nostri figli non c’è mai un costo troppo elevato da sostenere. Ma potrebbe anche darsi che fare i primi della classe (USA, India, Cina, Russia ed altri sono molto più prudenti) non giovi tanto all’ambiente quanto a mettere in crisi un’economia già debole come la nostra. Facciamoci un pensiero.

A.F.

UN PROGETTO PRESENTATO DALL’AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Bus elettrici (forse) a Livorno

Se ci sarà il contributo ministeriale saranno riconvertite le intere linee ad alta mobilità LAM blu e LAM rossa



Giovanna Cepparello

LIVORNO – Il Comune si candida per l’acquisto di bus elettrici con contributo ministeriale per riconvertire le intere linee ad alta mobilità LAM blu e LAM rossa. Ne dà notizia l’assessora all’Ambiente e Mobilità Giovanna Cepparello, spiegando che a questo scopo l’Ufficio Ambiente chiederà al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili un contributo mirato di 13.858.666 euro, con l’obiettivo di rinnovare il parco

mezzi del servizio di trasporto pubblico in un’ottica di sostenibilità e salvaguardia ambientale. La Giunta Comunale, nella sua ultima seduta, ha approvato una specifica scheda tecnica per la richiesta di questi contributi che sono previsti all’art. 4 del Dpcm del 14/4/2019-Città superiori ai 100mila abitanti”, che nella fattispecie assegnerà al Comune di Livorno 2.433.983 euro per il quinquennio 2019-2023 e 13.932.541 euro. L’entità del finanziamento necessario all’acquisto è stabilito da una bozza di progetto per la transizione elettrica delle Linee LAM blu e LAM rossa presentato al Comune da CTT Nord, attuale gestore del Trasporto Pubblico Locale, a seguito di incontri con uffici comunali, il gestore del TPL e Enel Energia. Si tratta di contributi statali che non prevedono un cofinanziamento comunale, e che possono essere erogati ai Comuni che hanno approvato il PUMS. Il parco dei nuovi mezzi sarà gestito tramite una convenzione

che il Comune dovrà stipulare con il gestore del TPL al momento dell’acquisto. La convinzione della Giunta è che le opportunità offerte dall’elettromobilità del trasporto incidano in maniera determinante sulla qualità della vita della città, grazie all’abbattimento delle sostanze inquinanti e alla riduzione del rumore. “Grazie al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile - commenta l’assessora all’Ambiente Giovanna Cepparello - il Comune di Livorno può finalmente attingere ai copiosi finanziamenti messi a disposizione dal Ministero per ammodernare il trasporto pubblico locale, sul quale come Amministrazione vogliamo puntare con convinzione. La riconversione elettrica delle linee ad alta mobilità, a partire dalla BLU, si integrerà con la realizzazione di percorsi preferenziali protetti, e ci permetterà di migliorare di molto l’appetibilità del TPL, che diventerà più puntuale, veloce e meno impattante sul traffico e sull’ambiente cittadino”.

PER INIZIATIVA DI MAREVIVO ED ECOTYRE

A Marsala raccolti in mare 2.500 kg di pneumatici



MARSALA – Marevivo ed EcoTyre continuano il loro viaggio alla ricerca di PFU-Pneumatici fuori ed in mare e sbarcano a Marsala. La tappa dell’iniziativa PFU Zero sulle coste italiane 2021, patrocinata dal Ministero della Transizione Ecologica, è stata un successo: EcoTyre ha portato via da Marsala complessivamente 2.500 kg di PFU che giacevano sul fondo del mare al Molo di Mille nel Porto di Marsala e che sono stati recuperati grazie alle operazioni dei subacquei locali (Patrizio Francesco Ferro, Ivan Pipitone, Vito Pavia, Daniele Asaro, Massimiliano Piccolo, Vincenzo Giacalone, Antonino Aleci), con la presenza dei volontari di 4 senSEAbilization e grazie a Giuseppe Mocerì del Cantiere Nautico Capricci Mare. I PFU sono rifiuti che se lasciati in natura sono classificati come permanenti, cioè non si deteriorano, rimangono lì in mare o in natura per centinaia di anni. Se ben gestiti, invece sono riciclabili al 100%.

ben lieti di patrocinare l’evento PFU. La nostra attenzione ai temi dell’ambiente, dell’ecosostenibilità e dell’economia circolare - ha detto Massimo Grillo, Sindaco del Comune di Marsala - è molto forte e ogni campagna, ogni iniziativa che va nella direzione del prendersi cura del pianeta non può che trovarci pienamente disponibili. Proprio in questi giorni Marsala ha ottenuto, come comune capofila, un finanziamento per il progetto Green City che, mettendo in rete varie comunità comunali del Mediterraneo, vuole promuovere soluzioni per affrontare temi come il riscaldamento globale e l’inquinamento a partire dai territori, dalle città”. “È con vivo entusiasmo che ho accolto la proposta del direttore generale dell’Associazione Marevivo, Carmen di Penta, di ospitare a Marsala, per la prima volta, una tappa dell’iniziativa PFU ZERO, giunta alla sua ottava edizione - ha commentato Carla Picardi, comandante della Capitaneria di Porto di Marsala -. L’importanza di attività di questo genere non sta solo nel rimuovere i materiali che

inquinano i nostri mari, ma anche e soprattutto nel sensibilizzare i cittadini sul tema della tutela ambientale”. “Siamo ormai giunti alla quinta tappa dell’edizione 2021 di PFU Zero sulle coste italiane; - ha dichiarato Enrico Ambrogio, presidente di EcoTyre - un progetto, con Marevivo, che ha contribuito a sensibilizzare, negli anni, tanti cittadini e turisti sulla corretta gestione dei PFU. Questo significa valorizzare le materie in essi contenute: la gomma ne costituisce circa il 70%, l’acciaio il 20% e le fibre tessili il restante 10%. Mentre l’acciaio e le fibre tessili hanno un mercato del riciclo consolidato, la gomma ha sbocchi più limitati; la nostra politica è sempre stata quella di favorire il recupero di materia attraverso l’utilizzo del polverino o granulo di PFU in prodotti che vanno dalle pavimentazioni antiurto ai pannelli fonoassorbenti, passando dall’arredo urbano agli asfalti modificati. Proprio per favorire il riciclo della gomma, abbiamo sviluppato, negli ultimi anni, il progetto Da Gomma a Gomma che ha consentito il reimpiego del granulo di gomma da PFU per la produzione di pneumatici nuovi, mettendo in pratica il principio base dell’Economia Circolare”. “Giungono sempre più richieste da tutta Italia per questa iniziativa - ha affermato Carmen di Penta, direttore generale di Marevivo - perché è importante la sensibilizzazione. I cittadini infatti scoprono che il rifiuto può diventare una risorsa e le Amministrazioni Comunali accolgono con grande piacere i nostri interventi. Oggi in particolare un’operazione molto complessa per via di un fondale particolarmente sedimentoso a causa del quale i sub hanno trovato difficoltà nel rintracciare i PFU. Ringraziamo Comune, Guardia Costiera e tutti i volontari che hanno partecipato, in attesa di un prossimo intervento”.

MSC Crociere forma equipaggi per le navi alimentate a GNL

Siglata partnership di otto anni con Accademia della Marina Mercantile ed Ente Addestramento Osservatori Radar per l’addestramento e il successivo impiego di oltre 270 membri dell’equipaggio



GENOVA – È stata presentata a Genova una partnership di lungo termine tra MSC Crociere, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile e l’Ente per l’Addestramento di Osservatori Radar, finalizzata all’addestramento degli equipaggi delle nuove navi della Compagnia alimentate a gas naturale liquefatto (GNL) che prenderanno servizio, a partire dal 2022, con l’entrata in flotta di MSC World Europa, la prima nave World Class. L’accordo si è sviluppato sotto l’egida ed è stato fortemente voluto da Regione Liguria, che ha agevolato la partnership pluriennale con MSC per la formazione del personale che dovrà gestire i nuovi impianti.

“Questo accordo va esattamente nella direzione che auspichiamo da tempo - ha detto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - con una sinergia tra pubblico e privato, per la formazione dei nostri giovani, attraverso la costruzione di percorsi che generino occupazione qualificata e siano strettamente legati alle esigenze delle aziende. Questo accordo inoltre dà impulso anche ad un settore green, tra le assi portanti anche del PNRR, nell’ottica di una salvaguardia dell’ambiente che determini crescita e sviluppo. Il settore delle crociere è una delle voci principali della nostra economia: oggi sta ripartendo e credo non potesse esserci segnale migliore di questo accordo tra MSC e la Fondazione

Accademia Marina Mercantile, fiore all’occhiello per la formazione di figure professionali nell’ambito della filiera marittimo-portuale e dei servizi di bordo”. “L’importante iniziativa che presentiamo oggi rende onore a Genova e alla sua grande tradizione marinairesca”, ha commentato Pierfrancesco Vago, executive chairman MSC Crociere. “Ma dimostra soprattutto che si possono realizzare, nell’ambito di una Blue Economy sempre più importante per l’Italia, progetti ambiziosi e in grado di coniugare lavoro, formazione, sostenibilità e investimenti sul territorio da parte di grandi gruppi internazionali come il nostro. Ci auguriamo che a questa partnership ne seguano presto altre, finalizzate anch’esse a sviluppare professionalità del futuro nel campo dello shipping, a sostegno dell’occupazione dei marittimi e della capacità innovativa del Paese”. “Questa doppia inaugurazione” - sottolinea Paola Vidotto, direttore della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile - “rappresenta per noi un punto di crescita e un investimento di lungo periodo. Conferma altresì la consolidata partnership con aziende leader del settore, da MSC Crociere a Wärtsilä e Cetena, garantendo quindi un processo di alta formazione per gli Official del domani”.

DALLA FINE DEL MESE FINO A TUTTO OTTOBRE VERSO DESTINAZIONI DI GRANDE FASCINO

Torna a navigare “MSC Bellissima” con itinerari in Arabia Saudita

Salperà per crociere in partenza da Gedda, con itinerari di 3 e 4 notti in Egitto e Giordania - Le crociere estive integrano gli itinerari in Mar Rosso già annunciati per la stagione invernale 2021/22



GINEVRA – MSC Crociere ha annunciato la ripartenza anche di MSC Bellissima, ottava nave di MSC Crociere a riprendere a navigare dopo lo stop del settore dovuto alla pandemia globale. MSC Bellissima, una delle navi più ecologiche e innovative al mondo, a partire dalla fine di luglio e fino alla fine di ottobre, offrirà 21 crociere nel Mar Rosso.

Attualmente, infatti, sono già tornate in servizio nel Mar Mediterraneo 5 navi della Compagnia (MSC Seaside, MSC Grandiosa, MSC Orchestra, MSC Splendida ed MSC Magnifica) e altre 2 in Nord Europa (MSC Virtuosa ed MSC Seaview). Ad agosto, dopo MSC Bellissima, toccherà a MSC Seashore, che sarà la nona unità della flotta a riprendere il mare con itinerari

settimanali nel Mediterraneo occidentale prima di trasferirsi in novembre a Miami per una stagione nei Caraibi.

A partire dal 2 agosto sarà invece la volta di MSC Meraviglia che riprenderà le crociere nei Caraibi da Miami e dal 18 settembre sarà raggiunta nella regione da MSC Divina, che riprenderà a navigare da Port Canaveral vicino a Orlando in Florida.

MSC Bellissima, arrivata a Gedda proprio nel fine settimana per prepararsi alla sua stagione inaugurale, è la più grande nave da crociera che abbia mai navigato in Mar Rosso.

MSC Bellissima, battezzata nel 2019 da Sophia Loren, offrirà itinerari di 3 o 4 notti verso Safaga con possibilità di escursione a Luxor in Egitto e ad Aqaba, in Giordania,

per visitare Petra prima di tornare all'homeport di Gedda.

Le crociere estive si aggiungeranno ai già annunciati itinerari invernali 2021/22 di MSC Crociere nel Mar Rosso a partire da novembre, con homeport a Gedda.

Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises, ha affermato: “Mentre l'industria del turismo dell'Arabia Saudita cresce progressivamente per i propri visitatori, noi di MSC Crociere siamo entusiasti di dare un contributo positivo e duraturo favorendo l'esplorazione e la scoperta anche agli ospiti provenienti da tutto il mondo del ricco patrimonio e delle incredibili attrazioni culturali che il territorio ha da offrire”.

“Con i nostri itinerari estivi in partenza da Gedda a bordo di MSC Bellissima siamo impegnati a servire i vacanzieri locali e internazionali offrendo loro le migliori esperienze di crociera. Questo, crediamo, aumenterà l'attrattiva delle vacanze nella regione e aiuterà significativamente la crescita del turismo.”

120th Anniversary
SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

ALL'INTERNO

Al top crociere brevi come tra Italia e Croazia.	a pag. 2
Tui Cruises riparte da Genova.	a pag. 2
Caronte & Tourist accordi approvati.	a pag. 2
Riserva marina e blue economy: ecco le proposte Assormegg.	a pag. 2
Pattugliatore della finanza in fiamme.	a pag. 3
GEFCO con Blue Yoder firmano partnership.	a pag. 3
Rimborsi accise nel primo semestre.	a pag. 3
MSC Cruises e Fincantieri per il Terminal di Miami.	a pag. 4
I terminal crociere al cappio del MEF?	a pag. 4
Ambiente, ambientalismo e realtà.	a pag. 5
A Marsala raccolti in mare 2.500 kg di pneumatici.	a pag. 5
Bus elettrici (forse) a Livorno.	a pag. 5
MSC Crociere forma equipaggi per le navi alimentate a GNL.	a pag. 5
Torna a navigare “MSC Bellissima” con itinerari in Arabia Saudita.	a pag. 6
Guardia Costiera Piombino: incontro con i bambini.	a pag. 6
Santi (Federagenti): a Livorno e Piombino.	a pag. 6
Segnali pirotecnici a bordo? Oggi c'è assai di meglio.	a pag. 7
Benetti consegna M/Y “Triumph”.	a pag. 7
Arriva l’“Optimist” super di Lillia.	a pag. 7
Musica a Cala de' Medici con la “Ponsacco Jazz”.	a pag. 7
Vela-solidarietà sul lago Verbano.	a pag. 7
Raffica di grandi novità da Azimut/Benetti a Cannes.	a pag. 9
Cresce la divisione Bomi Health Tech.	a pag. 9
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - L'esercizio del servizio di rimorchio nei porti nazionali.	a pag. 9

Guardia Costiera Piombino: incontro con i bambini



PIOMBINO – Il personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino ha tenuto un incontro con i giovani dei campi solari organizzati presso la piscina comunale, alla presenza del diretto-

re tecnico della nazionale di nuoto di fondo Massimo Giuliani.

Detta attività di divulgazione rappresenta una opportunità preziosa per entrare in contatto con le giovani generazioni, per

trasmettere i valori della sicurezza e della sostenibilità ambientale raccontando le missioni principali che il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera svolge al servizio della collettività, come l'attività di soccorso in mare e quella rivolta alla tutela degli ecosistemi marini.

Nel corso degli incontri sono state fornite ai bambini informazioni utili sulle principali competenze istituzionali della Guardia Costiera e sui comportamenti corretti da tenere in spiaggia, descrivendo l'importanza del nostro mare e la preziosità che costituisce.

L'incontro si inserisce in una più ampia iniziativa di sensibilizzazione che il Corpo delle Capitanerie promuove ogni anno sia quale strumento di prevenzione, sia per lo sviluppo della cultura del mare inteso come risorsa e bene giuridico da tutelare, mirando a sottolineare le buone pratiche per la fruizione dell'ambiente costiero e per lo svolgimento delle attività balneari in sicurezza.

CON UNA SERIE DI INCONTRI CON LE ISTITUZIONI DEI DUE PORTI

Santi (Federagenti): a Livorno e Piombino

LIVORNO – Il presidente di Federagenti Alessandro Santi, accompagnato dalla presidente di Asamar Francesca Scali, ha svolto una serie di incontri con le maggiori istituzioni portuali e cittadine di Livorno e Piombino.

Durante gli incontri, Santi ha voluto rimarcare come sia fondamentale riuscire a garantire un forte legame tra ogni città e il suo porto perché lo sviluppo e la crescita dell'uno non può prescindere da quello dell'altro.

Santi ha sottolineato come anche per i porti toscani si confermano drammaticamente i danni derivanti dalla mancata programmazione strategica e dalla ritardata soluzione di problemi ormai cronicizzati, in primis quello dei dragaggi.

Mentre Livorno, nonostante il problema dei dragaggi sia ancora



Nella foto (da sx): Francesca Scali e Alessandro Santi.

da risolvere in modo definitivo (attraverso regole di manutenzione programmata), per la prima volta

sembra comunque guardare con maggiore fiducia alla realizzazione della nuova Darsena Europa, in parallelo a Piombino le banchine hanno pescaggi da 20 metri, ma non vi è ancora una chiara visione di come poterle utilizzare in maniera strutturale; su tutto questo pesano come un macigno le incertezze che incombono sul porto in conseguenza della crisi dell'intera area industriale, che ha sempre rappresentato uno dei punti di forza dello scalo.

“È venuto il momento - ha rimarcato Santi - di mettere mano all'intero sistema logistico che insiste su Livorno e Piombino, fra l'altro intervenendo da subito sul tema dell'integrazione di questi porti con le reti TEN-T e auspicabilmente garantire anche al sistema toscano la giusta e necessaria cura del ferro”.

PS & PORT & SHIPPING TECH
XIII edizione

main conference
genoa shipping week

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

fuels MOBILITY
La stazione di servizio del futuro

Hydrogen Energy
Summit&Expo

ConferenzaGNL®

Dronitaly
Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

Segnali pirotecnici a bordo? Oggi c'è assai di meglio

GENOVA – Qualcosa di nuovo e di interessante nel campo della sicurezza per la nautica. Odeo Flare MK3 è il segnale d'emergenza a mano del futuro, già oggi disponibile.

Fra le dotazioni d'emergenza di legge, come noto, sono obbligatori i segnali di emergenza a mano pirotecnici, i cosiddetti "fuochi".

Odeo Flare MK3 è il segnale a mano d'emergenza ma senza fuoco: utilizza infatti la più avanzata tecnologia LED e, per questa ragione, dona solo vantaggi.

Il concetto di partenza è che in mare bisogna aumentare continuamente la sicurezza: la legge prescrive le dotazioni minime, ma chiunque di noi è libero di adottare



IN PIÙ.

Odeo Flare MK3 andrebbe adottato su tutte le barche a vela e a motore per le seguenti ragioni:

1. Non genera fiamme: di conseguenza nessun rischio per l'operatore, la barca, i tendalini,

ancor più sulla zattera di salvataggio.

2. Ha una lunghissima durata in uso: a differenza dei tradizionali segnali a mano che si illuminano per solo circa 30 secondi prima dello spegnimento definitivo, Odeo Flare MK3 si accende e si illumina per circa 6 ore!

3. Lo si può usare ripetutamente: si può accendere e spegnere secondo necessità.

4. Una sola unità: siccome hanno una lunga durata e si possono accendere e spegnere,

se fossero approvati per legge ne basterebbe una sola unità a bordo.

5. Nessuna scadenza: Odeo Flare MK3 non deve essere sostituito periodicamente perché non ha scadenza: semplicemente si cambiano le pile.

L'ULTIMO 65 METRI CON SEI PONTI E ARREDI CUSTOM

Benetti consegna M/Y "Triumph"



LIVORNO – Benetti è orgogliosa di annunciare la consegna di M/Y "Triumph", elegante e slanciato

yacht custom con 6 ponti lungo 65,40 metri con scafo in acciaio, dall'iconico colore bianco, e so-

vrastruttura in alluminio. Le linee esterne di Giorgio M. Cassetta completano l'architettura navale, progettata da Benetti, il cui team di designer ha curato anche la realizzazione degli interni, con la collaborazione dello studio Green & Mingarelli Design.

Questo yacht ospita 12 persone in 6 cabine ed è dotato di una sauna, una palestra completamente attrezzata, una sala massaggi, una jacuzzi, un beach club di 70 metri quadrati, una piattaforma a ribalta, e un "touch and go" per l'elicottero posizionato a prua.

Manuele Thiella, ceo di Royal Yacht International, società internazionale di consulenza per yacht con sedi a Monte Carlo e Londra, ha rappresentato l'armatore.

GRANDE PICCOLA NOVITÀ PER LA VELA DEI RAGAZZINI

Arriva l'"Optimist" super di Lillia



COMO – Ha creato una generazione di velisti, è barca olimpica anche se sembra una vaschetta da bagno: ma l'Optimist, riservato ai bambini, sta per avere un fratellino più performante.

Lo pubblica "Liguria nautica", il sito sempre bene informato, che riporta il seguente servizio.

Come sia nata l'idea di un nuovo "concept" di Optimist (che ricordiamo essere un progetto del 1947 di Clark Mills) e come un grande progettista di fama internazionale

come Juan K, tra uno Swan di 115 piedi e un TP52 o un IMOCA 60, si sia "divertito" a ripensare una deriva di 2,36 x 1,12 m (peso 35 kg), lo abbiamo chiesto a Stefano Lillia, titolare dello storico cantiere del lago di Como che, dal 1957, produce Dinghy 12, Snipe, Fun e Star. "Divertito è la parola giusta", ci racconta. "A Juan K piacciono questi progetti, che sono una vera e propria sfida".

In effetti, se c'è una classe caratterizzata da una pura monotypia

è proprio l'Optimist: "Il sistema di stazza è rigidissimo, le uniche differenze "tollerate" rispetto agli standard da rispettare sono quelle effettuate per ovviare a difetti di costruzione", spiega Lillia. "Koujoumdjian è intervenuto nel pieno rispetto delle regole, ma è riuscito a dare il suo 'tocco' anche in questo caso, giocando sulle forme, sui camber dello scafo".

Una barca "spinta" al limite e performante, che, assicura Lillia, non potrà mai essere considerata fuori stazza: "Anche perché, con l'estrema meticolosità che ci contraddistingue, abbiamo progettato gli stampi utilizzando macchine a controllo numerico, una procedura unica per questo tipo di barca".

L'Optimist LK21, per adesso prodotto in Spagna, ha un prezzo di 4.087 euro. Il pacchetto comprende: scafo LJK21, riserve di galleggiamento, piede albero regolabile Optiparts, cinghie, bozzello Carbo Ratch Matic 2625.red, scotta graduata Gottifredi e Maffioli, elastico deriva, collare mastra, circuito scotta randa Harken.

A tutto questo va aggiunto, oltre ovviamente a vele e alberatura, anche il set di timone e deriva (con prezzi che variano da 375 a 510 euro).

Musica a Cala de' Medici con la "Ponsacco Jazz"

La splendida serata di venerdì scorso nella piazzetta del porto



Nella foto: La location del concerto.

ROSIGNANO – È stato un bel successo, favorito anche dalla magica atmosfera del Borgo, l'appuntamento serale di venerdì scorso nella piazzetta del Borgo del Porto Marina Cala de' Medici con Ponsacco Jazz Orchestra diretta dal maestro Davide Bertini. Il repertorio era costituito da arrangiamenti originali scritti dal direttore Bertini per ripercorrere con efficacia le varie età del jazz, dal più classico di

D. Ellington e Count Basie, a quello degli anni '60 per arrivare ai brani di musica leggera riarrangiati in chiave jazz. In questi ultimi si è accentuato il tessuto ritmico-armonico ricco e inusuale, che permette di esaltarne le capacità solistiche degli strumentisti, lasciando ampio spazio all'improvvisazione. Tutti i "Jazzisti", beati loro, amano e si forgiano di improvvisazione!

Numerosi sono i concerti della

Ponsacco Jazz Orchestra tenuti in tutta la Toscana, fra i quali spiccano: il concerto tenuto al teatro la Pergola di Firenze, quello allo stadio dei Pini di Viareggio e l'apertura del concerto di Gino Paoli e Danilo Rea nei giardini della villa Niccolini di Ponsacco. La serata è stata organizzata dallo Yacht Club Cala de' Medici in collaborazione con il porto Marina Cala de' Medici.

PER IL PROSSIMO WEEK-END

Vela-solidarietà sul lago Verbano

Noti velisti si sfideranno sul lago lombardo in regate a match race in nome della Fondazione varesina che aiuta i giovani malati



Nella foto (da sx): L'avvocato Marco Ascoli, presidente della Fondazione Giacomo Ascoli, con l'equipaggio vincitore dell'edizione 2020.

VARESE – Torna anche quest'anno, e sarà l'8ª edizione, il Trofeo Giacomo Ascoli, che abbina la solidarietà allo sport agonistico.

Tre giorni - 16/18 luglio - sul campo di regata di Cerro di Laveno Mombello in cui gli otto skipper che hanno aderito all'iniziativa guideranno altrettanti equipaggi a bordo dei monotipi RS21 in una serie di regate all'ultimo bordo.

Gli skipper presenti saranno fra i più noti e titolati in campo internazionale e naturalmente grandi esperti di Coppa America: il molfalconese Mauro Pelaschier, skipper della prima sfida italiana, quella di Azzurra; il germignaghese Flavio Favini, skipper di Mascalzone Latino; il triestino Vasco Vascotto e il varesotto Paride Bovolenta, entrambi dell'equipaggio di Luna Rossa nell'ultima edizione della CA; il carrarino Tommaso Chieffi, un curriculum velico da Wikipedia. Completeranno la rosa degli skipper il milanese Fabio Mazzoni e

i verbanesi Fabio Ascoli e Aldo Bottagisio.

Questo il programma: Venerdì 16 luglio, Palazzo Perabò Cerro, ore 19.30 estrazione skipper e relativo abbinamento ai team, briefing tecnico, apericena.

Sabato 17 luglio, a partire dalle ore 8.30 regate di flotta; ore 18.30 Villa Dalla Porta Bozzolo, Casalzuigno, incontro con i più forti velisti italiani per parlare con loro dell'evoluzione delle barche e dell'ultima campagna di Coppa America con proiezione di filmati inediti; a seguire cena al ristorante "I rustici" di Villa Dalla Porta Bozzolo.

Domenica 18 luglio, a partire dalle ore 8.30 regate di semifinali e finali. Al termine delle regate premiazione presso il Palazzo Perabò.

La manifestazione nasce più di 10 anni fa con l'intento di raccogliere fondi e far conoscere la Fondazione Giacomo Ascoli e anche in questa occasione l'intero ricavato della competizione sarà devoluto

a sostegno dei bambini in cura al Day center per l'onco-ematologia pediatrica dell'Ospedale Del Ponte e delle loro famiglie.

Per donazioni a favore di Fondazione Giacomo Ascoli - Codice Iban: IT40U0569610800000020877X82 - BIC POSOIT22.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Economia marittima

retto, intervenuta alla presentazione del 8° rapporto Italian Maritime Economy di SRM, centro di ricerca del quale la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali è partner.

“Il Covid-19 ci ha lasciato una lezione da imparare - ha sottolineato tra l’altro Silvia Moretto - quando il mercato è controllato da pochi operatori vi sono grandi rischi. I carrier marittimi concentrati in tre grandi alleanze hanno saputo controllare intelligentemente la capacità di stiva disponibile per contenere i costi. Lo hanno potuto fare perché esiste il Consortia Block Exemption Regulation UE che consente alle shipping line di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte. Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, invece, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima. Questa condizione ha portato oggi a noli quintuplicati rispetto al periodo pre Covid sulle principali rotte commerciali (Europa-Far East e Transpacifica), a congestione dei porti, penuria di container, affidabilità che è arrivata a toccare il picco negativo del 35%, il tutto con inevitabili ricadute sui prezzi al consumo.

Le conseguenze di questa situazione le paghiamo tutti: terminalisti, spedizionieri, caricatori, consumatori finali. Con una eccezione: le compagnie di navigazione, che secondo i dati elaborati da SRM, hanno guadagnato 27 miliardi di dollari nel 2020, numero destinato a triplicarsi nel 2021 arrivando a sfiorare secondo Drewry i 100 miliardi”.

“In questi giorni è stato raggiunto un primo accordo a livello OCSE sulla Global Minimum Tax, che dovrebbe regolamentare il mondo delle grandi multinazionali” ha aggiunto il presidente Moretto “Ebbene, l’unico settore che sembra essere esentato dalla nuova tassazione al 15% è quello armatoriale. L’ITF ha calcolato che attualmente la tassazione media per gli armatori sia al 7%: auspichiamo si possa porre rimedio a questa situazione di chiara distorsione del mercato quantomeno limitando il vantaggio alle sole attività svolte a mare, escludendo quelle a terra, gestite anche dagli attori della supply chain che non godono di alcuna esenzione. In autunno, inoltre, è prevista una ulteriore consultazione promossa dalla Commissione Europea su una revisione del CBER. Speriamo che questa volta la voce di tutti gli attori della supply chain marittima venga ascoltata”.

“A livello italiano” ha concluso la presidente “occorre agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l’utilizzo della resa Ex Works da parte del 73% delle aziende. In questo momento

si parla molto di nearshoring e accorciamento delle filiere per ridurre i rischi di rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento. Strategie di questo tipo funzionano quando le aziende decidono di presidiare la loro logistica, piuttosto che delegarla a soggetti terzi. In Germania solo il 30% delle imprese vende in Ex Works: per questo da anni il Paese è primo nel ranking LPI della Banca Mondiale, per questo la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese. Con le risorse del PNRR possiamo colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese - sia materiale sia digitale - ma occorre anche ragionare su come incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l’e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l’approccio “Ex Works”. Per cogliere questa opportunità le imprese italiane devono adeguarsi al cambiamento in atto nelle abitudini di acquisto e consumo. Fedespedi e Confetra stanno lavorando intensamente a fianco delle istituzioni, in particolare il MIMS, per dare attuazione ai progetti del PNRR: Sudoco, E-CRM, laboratori di analisi, riforma della disciplina civilistica sul contratto di spedizione. La sfida per l’Italia è fare sistema tra pubblico e privato, usando il Recovery Fund per colmare un gap di 50 anni e accrescere così la competitività della nostra manifattura, del Made in Italy”.

Fabrizio Vettosi sulla crociata

consumatore finale. Sinceramente lo trovo poco consono, in quanto mi sembra più mosso dall’invidia di alcune categoria della filiera della logistica che da oggettiva razionalità. Non voglio didascalicamente ergermi a professore di economia aziendale, ma spesso nel nostro settore si confonde il reddito con la redditività: la prima è una misura assoluta di risultato, la seconda, molto più importante, relativa, ovvero il risultato (reddito) viene messo a confronto con la “forza applicata” (capitale). Faccio un banale esempio: se un’azienda passa dal guadagnare 100 in un anno a 300 nell’anno successivo ma il capitale investito aumenta da 1000 a 5000 la sua redditività è peggiorata anche se l’utile si è triplicato. Ancor di più l’analisi deve essere condotta in chiave spazio-temporale su un arco molto lungo (almeno 5 anni) per comprendere la dinamica strategica e qualitativa di un fenomeno.

Premesso che a molti sfugge che l’apparente boom non concerne solo il settore container, bensì anche il dry (ma nessuno ne parla in quanto a livello associativo è meno popolare e populistico) rammento

che nel dry stiamo assistendo a rate di nolo simili a quelle viste nel booming time 2007-2009. Ciò deve indurci ad una prima riflessione: il costo del trasporto è anche frutto del valore della merce trasportata. Un anno fa il minerale di ferro quotava poco più di 100 \$/ton, oggi il prezzo si è più che raddoppiato. Ma tornando al segmento container vale la pena ripassare a mente ciò che è accaduto negli ultimi tempi.

Il segmento container, in linea con quanto avrebbero dovuto fare anche gli operatori degli altri settori, si è mosso con un approccio culturalmente più evoluto e razionale in linea con altri segmenti della logistica. Trattandosi di attività di linea, appare ovvio che la forte componente di costi centrali poteva essere ottimizzata solo con l’aumento delle dimensioni medie di impresa, e quindi si è dato luogo ad una stagione di intensa attività di M&A con la creazione di alcuni “campioni” non solo dimensionali ma anche operativi. Molti di questi Gruppi, infatti, si sono integrati verticalmente andando ad occupare aree della catenalogistica a maggior valore aggiunto (es. attività terminalistica e forwarding, Intermodale e combinato ferroviario). Ad ogni modo vale altrettanto la pena indicare qualche numero:

Dal 1996 ad oggi gli armatori container hanno investito sul lato marittimo circa 348 bn. \$ di cui il 40% (138 bn. \$) negli ultimi 10 anni e messo in acqua 6.300 navi (2.200 negli ultimi 10 anni); e ciò senza considerare il refitting ed altri investimenti in tecnologia, IT, ed organizzazione.

Se volessimo esercitarci a computare una corretta remunerazione nell’ordine del 10% composto per anno sui succitati capitali investiti dovremmo affermare che questi avrebbero dovuto assicurare circa 23 bn. \$ di profitto annuale.

Se andiamo ad analizzare i bilanci delle aziende del settore container vediamo che negli ultimi 10 anni queste hanno realizzato dei risultati molto magri (anzi potrei dire abbondantemente negativi per molti anni) e che il “rumore” generato dai risultati degli ultimi due anni non ci deve indurre in considerazioni errate e semplicistiche. I risultati attuali sono frutto di visione di lungo termine, strategia e razionalità, elementi che molto spesso mancano allo shipping in altri settori. Evidenzio che la stessa Fedespedi nel suo report, molto ben fatto, del 2018 citava testualmente in riferimento alle società container analizzate quanto segue: “Esercizi con Redditi Operativi negativi sollecitano l’adozione di strategie radicali, pena la continuità dell’impresa” (pag. 19). Sorprende ora vedere che la stessa Associazione lanci strali e proclami contro gli armatori container, ma purtroppo ciò è tipico della periodica “mutazione genetica” delle Associazioni vista tante volte nel nostro sovraffollato mondo Associativo.

Piuttosto il mondo dei servizi, incluso il forwarding, si dovrebbe interrogare sul perché sia rimasto

cristallizzato nei suoi vecchi paradigmi quando, già da un quindicennio, le catene logistiche si muovevano verso l’integrazione, la digitalizzazione e la specializzazione. Molte delle nostre imprese sono rimaste botteghe familiari con tutti i pregi, ma anche con un difetto, ovvero il “nanismo” dei servizi in un’epoca di “gigantismo” infrastrutturale, e quando parlo di “gigantismo” non mi limito alla mera dimensione dell’asset navale. Perché non si è cercato di creare uno (od anche più di uno) campione Nazionale?

Pertanto, piuttosto che gridare allo scandalo per i (presunti) 100 bn. di profitti degli armatori container varrebbe la pena da parte degli altri attori della catena fare un’indagine introspettiva ed attivarsi prima che non sia troppo tardi. In altri Paesi (Germania, Olanda, Belgio) il mondo delle spedizioni lo ha capito 15 anni fa.

Lavoro e porti: un vertice

Le relazioni saranno svolte da Ivan Ferrucci di Legacoop Toscana, Enzo Raugi presidente della Compagnia lavoratori portuali e Jari De Filicaia presidente di Uniport. Il secondo gruppo di relatori sarà costituito da Mario Sommariva, navigato presidente dell’AdSP del Ligure Orientale (La Spezia), Luciano Guerrieri, altrettando navigato presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno), da Ivano Russo direttore di Confetra e Federico Barbera presidente di Fise Uniport. L’onorevole Andrea Romano e Raffaella Paita porteranno la voce della politica.

Efficienza dei porti

—Savona Vado 310°—Genova 321°.
“Ci aspettiamo che il Ministero o anche solo qualche guru della portualità che da noi certo non manca - continua Bucchioni - analizzi il documento ed i criteri che hanno portato all’impetoso risultato.

“Occorre capire su quali punti deboli sia stata valorizzata l’analisi, anche perché in molti porti italiani i terminal sono in mano a multinazionali che altrove brillano e - conclude il presidente - non possono certo accettare di essere sottostimate in Italia che rimane pur sempre nelle prime 10 economie mondiali e vive di import-export cui è essenziale efficienza ed economicità”.

d’Amico: sicurezza

nostri colleghi in azienda ma vogliamo e possiamo portare il nostro contributo di idee nell’ambito della Confederazione Italiana Armatori - così Salvatore d’Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori, aprendo i lavori della recente assemblea - Penso che prendere parte all’attività associativa sia di fondamentale importanza per completare la nostra formazione, per imparare a conoscere più da

vicino problematiche diverse, a collaborare per il raggiungimento di obiettivi comuni e affrontare insieme le nuove sfide del mondo marittimo”.

“Ringrazio ancora il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma - ha proseguito Salvatore d’Amico - per avermi voluto come presidente e non mancheranno da parte mia passione e dedizione nell’affrontare questo prestigioso incarico. Ho la fortuna di essere supportato da una grande squadra e sono sicuro che insieme faremo molto bene”.

Passando ad illustrare il suo programma, il presidente GGA ha affermato “La salute e la sicurezza degli equipaggi è una priorità e una sfida quotidiana, specialmente in questo periodo caratterizzato dalle gravi difficoltà determinate dalla pandemia da Covid-19. Innanzitutto, è importante che tutti i lavoratori del mare siano vaccinati, per consentire loro di viaggiare in tutto il mondo per imbarcarsi e per sbarcare dalle navi evitando stress fisici e psicologici. Il vaccino consentirà una migliore pianificazione della rotazione dell’equipaggio, dato che il problema dei crew changes non è ancora risolto completamente. Noi Giovani Armatori possiamo, inoltre, stimolare l’utilizzo di nuove soluzioni tecnologiche per migliorare la vita a bordo dei nostri equipaggi”.

Anche in tema di formazione della gente di mare, cruciale per le imprese armatoriali, siamo convinti di poter dare il nostro contributo. “Per questo, nell’ambito della pianificazione di percorsi formativi, i Giovani Armatori intendono avviare un dialogo e un confronto diretto fra imprese, scuole, ITS e Amministrazioni competenti”.

“I Giovani Armatori, durante la mia presidenza, - ha concluso il presidente del GGA - proseguiranno poi l’eccellente lavoro svolto sotto la guida di Giacomo Gavarone sulla competitività della bandiera italiana guardando anche alla crescente crisi climatica e alla necessaria decarbonizzazione dello shipping per la riduzione delle emissioni di gas serra.

L’ANCIP protesta

po - sconcertati ed increduli, che la burocrazia del MEF si stia opponendo, senza logica e giustificazione, a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell’art. 199 del DL n. 34/2020 convertito dalla L.n. 77/2020 anche per l’anno in corso”.

“Tali proposte emendatarie al Decreto Legge “Sostegni bis” sono il frutto di un’attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale. Una sintesi che, a saldo invariato di Bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato, è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da Assoporti.

“Si parla tanto di sviluppo e di ripresa - lamenta ANCIP - ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di confliggere contro la volontà del Par-

lamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l’operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali.

“Non assisteremo passivi a questo sopruso - concludono i portuali italiani - e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori”.

Anche il Vietnam

sarebbe rimasta congestionata e la volatilità dei prezzi avrebbe continuato a mettere in difficoltà l’import ed export nazionale” ha dichiarato.

Nel concreto secondo i piani del suo fondatore IPP Air Cargo, avviata con un investimento di 100 milioni di dollari, opererà inizialmente con 5 aerei freighter, che saliranno a 7 nel secondo anno e a 10 entro il suo terzo anno di vita.

La compagnia debutterà con voli nazionali per poi espandersi alle rotte internazionali, e in particolare al servizio di spedizioni di prodotti e-commerce, ortofrutticoli e ittici. Sarà inoltre presente in 16 aeroporti regionali vietnamiti, cosa che la distinguerà dai vettori internazionali che invece fanno base solo ad Hanoi e a Ho Chi Minh City.

In alcuni di questi - ovvero quelli di Tan Son Nhat (l’aeroporto della ex Saigon), di Noi Bai (scalo di Hanoi), di Cam Ranh, di Da Nang, di Can Tho e di Long Thanh - il gruppo IPP sta progettando inoltre di avviare dei centri logistici, che secondo Nguyen dovranno essere automatizzati e dotati di nastri trasportatori.

Lo sviluppo di maggiori connessioni aeree nel paese, ha aggiunto l’imprenditore, andrà peraltro a vantaggio anche degli stessi competitor esteri: IPP ha infatti stimato che l’avvio della compagnia ridurrà la quota di mercato di questi vettori del 38%, ma allo stesso tempo grazie al numero più alto di relazioni farà crescere i volumi trasportati del 50%.

Ogni tanto vinciamo

di logistica e portualità?

D’accordo, forse c’entrano poco: ma la Vittoria di Samotracia è un simbolo storico, che va oltre le nazionalità, i tempi e le competizioni.

E il campionato di calcio è fatto da uomini per gli uomini (e ovviamente anche le donne); e poiché oltre al lavoro (panem) viviamo anche di passione sportiva (circenses) ci siamo arrogati il diritto di esprimere la soddisfazione di tutti noi per la bella impresa di Londra; tanto più bella in quanto alla vigilia non c’è stato giornale inglese che non ci prendesse in giro, noi poveri “macaroni” che osavamo sfidare loro, la grande, grandissima Albione. Poco savoir faire, diremmo poco spirito sportivo, persino qualche sfiga per averci piantato in asso con la Brexit.

Dunque: sarà anche stata una gara di ventidue uomini in mutande che si litigano un pallone (citazione dal compianto Valter Chiari) ma li abbiamo bastonati. Semel in anno, licet insanire. Bravi.



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



PRIME INDISCREZIONI SULLA PARATA DI SUPER-YACHT ALLA RASSEGNA D'AUTUNNO

Raffica di grandi novità da Azimut/Benetti a Cannes

Siamo all'anteprima delle novità che il Gruppo Azimut/Benetti presenterà al prossimo Cannes Yachting Festival, in programma dal 7 al 12 settembre



Nella foto: Azimut Yachts, VERVE 47.



Nella foto: Benetti, Delfino 95.

Qui di seguito l'elenco delle novità, che confermano la vitalità e l'impegno del primo gruppo italiano della grande nautica

AZIMUT GRANDE TRIDECK - THREE DECKS + ONE – *Anteprima mondiale:* Azimut Grande Trideck è un modello rivoluzionario pensato per un armatore moderno, alla ricerca di un contatto costante con l'ambiente e che vive la barca come luogo ideale per la convivialità. Trideck + One perché ha un ponte extra, in aggiunta ai tre tradizionali, che completa un effetto ottico di terrazze a cascata che dall'alto del Sundek scendono fino a toccare il mare. Il progetto è stato realizzato da un team collaudato, composto da Alberto Mancini per gli esterni, Achille Salvagni per gli interni e Pierluigi Ausonio per lo scafo.

Disponibile per visite a bordo, dietro prenotazione.

AZIMUT YACHTS – AZIMUT 53 – *Anteprima mondiale:* Azimut 53 è la nuova proposta Azimut che competerà nel segmento di mercato delle barche Flybridge di fascia media. Con linee aerodinamiche, nasconde spazi sorprendentemente ampi all'interno, perfetti per una

famiglia che desidera trascorrere lunghe crociere a bordo in assoluta comodità. Il design esterno, caratterizzato da un'estetica raffinata, è opera di Alberto Mancini, gli interni, eleganti e contemporanei nello stile, sono progettati dall'Ufficio Stile Azimut.

Disponibile per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione.

AZIMUT YACHTS – AZIMUT MAGELLANO 66 – *Anteprima mondiale:* La nuova Magellano 66 è una navetta dallo stile moderno e senza tempo. L'organizzazione degli spazi interni, che grazie a volumi generosi offre soluzioni all'insegna del comfort e della versatilità, è uno dei punti di forza di questo yacht. L'ampia zona giorno è studiata all'insegna della comodità di bordo sviluppandosi su un unico livello e con grandi superfici vetrate che la rendono piacevolmente luminosa. Anche nelle zone esterne ci si muove liberamente in spazi estremamente ampi, a partire dal flybridge sul quale è possibile aggiungere alla zona lounge di poppa un grande american bar.

Disponibile per visite a bordo e

prove in mare, dietro prenotazione.

AZIMUT YACHTS – AZIMUT 68 – *Anteprima mondiale:* Fa il suo debutto mondiale Azimut 68, il nuovo modello della Collezione Flybridge di Azimut Yachts. Concepita per essere la più moderna e alla moda tra gli yacht nel suo range Azimut 68 è pura avanguardia. Le dinamiche linee esterne di questo yacht di 21 metri sono di Alberto Mancini, gli eleganti interni sono disegnati da Achille Salvagni.

Azimut, the Yacht Design Hub. Disponibile per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione.

AZIMUT YACHTS – VERVE 47 – *Anteprima per il mercato europeo:* Verve 47 è uno yacht veloce e performante e tuttavia estremamente godibile e perfetto per soggiorni più lunghi a bordo, anche grazie alla presenza di una seconda cabina.

La carena stepped hull, ideata dal rinomato progettista Michael Peters, assicura una notevole riduzione dell'attrito e performance eccellenti, preservando dimensioni e proporzioni dello scafo. Verve 47 è l'ultimate boating machine, un modello destinato a stabilire un nuovo benchmark, all'insegna di uno stile di vita tutto italiano.

Disponibile per visite a bordo e prove in mare, dietro prenotazione.

BENETTI – MOTOPANFILO 37 – *Anteprima mondiale:* Motopanfilo 37M è uno yacht elegante e moderno che soddisfa le esigenze dei proprietari di oggi, ispirato sia alle navette Benetti degli anni '60 che alla libertà creativa e alla vitalità dell'espressione artistica di quegli anni. Le linee esterne sono opera di Benetti in collaborazione con il designer Francesco Struglia, mentre lo studio Lazzarini Pickering Architetti ha sviluppato gli interni. Il design di Motopanfilo 37M è un perfetto equilibrio tra un omaggio alla nautica del passato unito a una nuova impronta stilistica moderna, che si rifà a nuove tecniche e tecnologie.

Disponibile per visite a bordo, dietro prenotazione.

BENETTI – OASIS 40M – *Anteprima per il pubblico internazionale:* OASIS 40M, uno yacht glamour e rivoluzionario, ha linee esterne progettate dallo studio inglese RWD e interni raffinati progettati dallo studio newyorkese Bonetti / Kozerski Architecture. Oasis 40M incarna una nuova interpretazione del concetto di lifestyle, partendo da una spiaggia mai vista prima su barche di queste dimensioni, dotata di Infinity Pool a pochi passi dal mare, agli interni che accolgono gli ospiti negli ampi spazi dal design elegante e sofisticato.

Disponibile per visite a bordo, dietro prenotazione.

BENETTI – DELFINO 95: Con i suoi 29 metri di lunghezza, si contraddistingue per le linee sinuose e filanti, che nascono dalla matita del designer Giorgio M. Cassetta, e per gli interni raffinati studiati dall'Interior Style Department di Benetti. Il layout è diviso su quattro ponti e il Lower Deck accoglie otto ospiti in due cabine VIP e due cabine guest; altre tre cabine sono destinate ad un equipaggio di cinque persone. La cabina armatoriale si trova a prua del Main Deck. Immacabile la piscina a prua dell'Upper Deck che dimostra la voglia di vivere appieno la navigazione e che, in questo, fa eco alla seconda postazione timoniera situata sul Sun Deck.

Disponibile per visite a bordo, dietro prenotazione.

Cresce la divisione Bomi Health Tech

Acquisisce Autotrasporti Barbieri e rafforza la presenza in Italia



CREMONA – Bomi Group, multinazionale leader nel campo della logistica integrata al servizio del settore Healthcare, ha annunciato l'acquisizione di Autotrasporti Barbieri Srl storica azienda ita-

liana specializzata nel trasporto e installazione di apparecchiature elettro-medicali.

Con l'acquisizione di Autotrasporti Barbieri, Bomi Group consolida la business unit Bomi

Health Tech dedicata alla gestione e al trasporto degli asset di dispositivi medici e ospedalieri ad alta tecnologia, garantendo una presenza diretta distribuita sul territorio italiano.

Autotrasporti Barbieri nasce nel 1970, e attualmente dispone di 10 tra magazzini e piattaforme siti in Lombardia, Lazio e Campania per un totale di oltre 16.000 m². È certificata ISO 9001:2015 e possiede certificazione ADR Classe 7 per il trasporto di materiale radioattivo.

Con una flotta di oltre 40 mezzi, dotati di sponda monta carichi e attrezzature per la movimentazione di apparecchiature elettromedicali, Autotrasporti Barbieri andrà a confluire interamente nella business unit Bomi Health Tech, e nel suo network pan-Europeo.

La continuità del business verrà garantita da Alessandro Barbieri, Paolo Barbieri, Vito Barbieri che supporteranno lo sviluppo della società all'interno del Gruppo Bomi.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmoratori, affronta oggi il tema riguardante l'esercizio di rimorchio nei porti.

L'esercizio del servizio di rimorchio nei porti nazionali



Luca Brandimarte

ROMA – Trascorsi due anni dalla pubblicazione delle articolate, ma ben scritte, linee guida ministeriali per la selezione dei concessionari del servizio di rimorchio nei porti nazionali in applicazione al Codice dei contratti pubblici e del, noto, Regolamento (UE) 2017/352, ci troviamo oggi in prossimità del lancio – da parte delle competenti Autorità Marittime a livello locale all'esito della relativa definizione dell'organizzazione del servizio da porre a base di gara – delle procedure ad evidenza pubblica per la selezione del concessionario del servizio di rimorchio in molti porti della Repubblica in cui le concessioni sono in scadenza o già scadute ma prorogate fino all'individuazione del "nuovo" concessionario; gare iniziate con la pubblicazione ad inizio anno del relativo bando a Savona, nonché a Civitavecchia di cui si è avuta notizia di recente.

In questo contesto, riteniamo utile formulare alcune nostre brevi ed ulteriori riflessioni sul tema.

Come noto, l'articolo 101 Cod. Nav., che disciplina il servizio di rimorchio portuale, dispone che esso debba essere (i) reso nei porti e negli altri luoghi di approdo ed (ii) esercitato previo rilascio di apposita concessione da parte del capo del compartimento marittimo di riferimento.

Ecco che, sotto un primo profilo, nell'ambito del rapporto concessorio è interessante considerare la modifica dell'articolo 14 della Legge n. 84/94 ad opera della Legge 1 dicembre 2016 n. 230 che – ai fini della definizione degli "altri luoghi di approdo" – ha aggiunto alla predetta disposizione il comma 1-quater ai sensi del quale, in sostanza, anche terminali, boe e piattaforme (Off-shore), navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo, in quanto assimilabili a strutture portuali, sono luoghi di approdo (con ciò che ne consegue, di riflesso, anche ai fini dell'applicazione delle vigenti norme che regolano la prestazione dei servizi tecnico nautici, ivi incluso il rimorchio).

Quanto sopra per dire che, dal combinato disposto dell'articolo 14, comma 1-quater della Legge n. 84/94 e dell'articolo 101 Cod. Nav., ciò che ne consegue è che anche il servizio di rimorchio presso i terminali e/o le piattaforme al di fuori delle difese foranee dovrebbe essere soggetto ad una concessione, ovviamente, rilasciata a mezzo di una procedura di evidenza pubblica. Il tutto sul presupposto che, per quanto qui rileva, in presenza di un servizio di rimorchio (portuale) erogato nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee, ma presso piattaforme o terminali marittimi, questo dovrebbe essere ricompreso all'interno del rilasciando titolo concessorio che disciplina il servizio reso nel vicinioro porto di riferimento o, comunque, dovrebbe essere oggetto di specifica concessione.

V'è poi da considerare che potrebbe verificarsi il caso in cui l'impresa concessionaria continui a prestare attività di assistenza a tali impianti (Off-shore) fornendo servizi che sono diversi da quelli di rimorchio portuale (quali assistenza, trasporto di attrezzature, manovra delle ancore etc.). Tali attività non ricadono nel novero di quelle oggetto di concessione ma, ad avviso di chi scrive, dovrebbero tuttavia essere assunte opportune iniziative da parte delle locali Amministrazioni competenti per far sì che, in sede di predisposizione dei bandi di gara per l'affidamento del servizio, siano introdotti nella procedura appositi elementi che fungano da bilanciamento rispetto alla posizione acquisita dal concessionario uscente in virtù non solo dalla pregressa titolarità della concessione ma anche di altro rapporto (concessorio e non) funzionalmente collegato al primo. Il tutto, in linea con quanto previsto anche dalla giurisprudenza amministrativa nell'ipotesi di concessioni attigue.

Quanto sopra sul presupposto che lo svolgimento della gara, in linea con quanto contenuto nelle indicazioni fornite a livello ministeriale per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale, assicuri la parità di trattamento tra tutti i potenziali interessati a contrattare con l'Amministrazione e consenta all'Amministrazione stessa, mediante l'acquisizione di una pluralità di offerte, di contrattare alle condizioni più vantaggiose.

In alternativa, nell'ipotesi in cui si intendesse non ricomprendere il servizio attivo nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee (ma comunque rientranti ex lege nella nozione di approdo), una diversa soluzione potrebbe essere assecondata attraverso la separazione delle aziende che vi operano e quindi delle relative attività – e cioè l'una relativa a quelle soggette a concessione e l'altra estranea ma viciniora – cosicché si rendano neutrali i vantaggi e le economie di scala che potrebbero essere anche solo potenzialmente conseguite in ipotesi di mancata separazione.

Da ultimo, sotto altro profilo, un'ulteriore riflessione riguarda l'obbligo – al momento dell'immissione in servizio delle unità adibite al servizio di rimorchio portuale – di bandiera italiana; obbligo a cui occorre uniformarsi entro la stipula dell'atto concessorio di riferimento. Al riguardo ci parrebbe che tale condizione, sebbene non si tratti di un pre-requisito di partecipazione alla gara, potrebbe risultare restrittiva. Ciò sul presupposto che qualsiasi limitazione all'utilizzo di navi battenti bandiera UE/SEE che operano all'interno in uno Stato Membro o dello Spazio Economico Europeo, potrebbe mal si conciliarsi con i principi unionali in materia di libera prestazione dei servizi, nonché di libertà di stabilimento.

Insomma, le linee guida ministeriali fornite in materia, lo si ripete, sono chiare e ben scritte. Tuttavia, alcuni accorgimenti in sede locale potrebbero contribuire a migliorarne ulteriormente la concreta portata applicativa ai fini del lancio delle prossime gare.

www.lorenzininterminal.it



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzininterminal.it

www.lorenzininterminal.it

CAROLI



Hotels

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Non più limiti d'altezza navi



Nella foto (da sx): Fabrizio Coke, Ugo Patroni Griffi, Tiziano Onesti e Claudio Eminente.



Nella foto: I partecipanti.

di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, del comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke, del direttore centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Claudio Eminente - ha illustrato ad autorità e giornalisti i nuovi limiti di ingombro e le prospettive che, conseguentemente, si aprono per il porto di Brindisi, a seguito dell'innalzamento dell'air-draft, dopo l'esecuzione dei lavori della direttrice pista 13/31, finalizzati alla modifica dell'inclinazione del sentiero di discesa aeroportuale.

La soglia pista dell'aeroporto, infatti, è stata avanzata di circa 200 metri, ciò consentirà al porto di Brindisi di operare con limiti di ingombro in altezza delle navi ben diversi da quelli che sino ad oggi hanno costretto lo scalo marittimo ad una operatività fortemente condizionata.

Al termine dei lavori, ENAV ha condotto uno studio che ha consentito di rivedere, aumentandoli, i limiti di ingombro in porto. Tre le modifiche sostanziali apportate: i limiti di ingombro (air-draft delle navi) all'ormeggio che passano da 36 a 45metri (fino ad arrivare a 50 metri presso le banchine

di Punta delle Terrare e a 62metri a Punta Riso, Costa Morena Est Testata Nord, Sant'Apollinare, ecc.); il limite air-draft per il transito delle navi senza coordinamento (ossia senza l'emanazione di notam appositi per navi che superavano tale altezza) che passa da 30 metri a 41 metri; infine, la posizione del limite per il transito delle navi senza coordinamento. In sostanza, la posizione della nuova congiungente che determina il limite del transito delle navi, con air-draft 41 metri senza coordinamento, corre, ora, dal fanale verde del canale Pigonati al Castello Alfonsino, pertanto, le navi del tipo Eurocargo, che oggi scalano il porto di Brindisi, saranno esonerate dalla necessità di notam operativo, in quanto, appunto, caratterizzate da un'altezza sul livello medio del mare pari a 41metri.

“Per anni, abbiamo lavorato tutti in un'unica direzione - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi - con l'obiettivo di realizzare quello che inizialmente appariva come un progetto utopistico. Da oggi porto e aeroporto non si limiteranno più ma vivranno osmoticamente e simbioticamente. Due eccellenze in grado di potenziare l'offerta turistica con tratti di unicità determinati dalla vicinanza geografica e dalla contiguità dei due scali. Il prodotto che nasce ha potenzialità enormi, che saranno ancor di più sviluppate con la realizzazione dei progetti di infrastrutturazione dello scalo portuale, previsti dai Documenti di Pianificazione e Programmazione dell'Ente. Le ricadute economiche e sociali per tutto il territorio saranno estremamente significative”.

“La sinergia tra gli Enti ha dimostrato, ancora una volta, di essere la chiave giusta per risolvere le problematiche, anche le più complesse - commenta il comandante della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke. Un importante traguardo per il porto che potrà ora ambire ad attrarre nuovi e importanti volumi di traffico, a beneficio di tutto il territorio e di tutti gli operatori portuali”.

[LO SAPEVI CHE...?]

INFO E TERMINI DI PRESENTAZIONE PER LA DOMANDA DI ACCESSO PROROGATI DAL 1° AL 30 SETTEMBRE 2021

Gli investimenti effettuati nel 2021 sono recuperabili fino al 50% nel 2022 come credito di imposta Decreto sostegni bis (del 25/05/2021) - articolo 67 / comma 10 e seguenti.

BONUS PUBBLICITÀ 2021

Per maggiori approfondimenti:
<https://notiziario.uspi.it/>
<https://informazioneeditoria.gov.it/>

Contattaci al numero 0586 893358 – stefano.benenati@lagazmar.191.it

Agenzia Marittima LE NAVI GENOVA (Sede Centrale) Agenzia Marittima Le Navi S.p.a. Via Balleydier, 7N - 16149 Genova Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409 e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it	MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY MSC LE NAVI			
DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE - LIBIA	MSC LETIZIA	MA128A	LA SPEZIA	29 luglio 2021
	APL MEXICO CITY	ONNARE	LA SPEZIA	5 agosto 2021
	MSC RACHELE	MA130A	LA SPEZIA	12 agosto 2021
USA NORD ATLANTICO	MSC MARIA ELENA	ME128W	LEGHORN	22 luglio 2021
	C HAMBURG	ME129W	LEGHORN	29 luglio 2021
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC DOMITILLE	MM128A	GENOVA	18 luglio 2021
	MSC AVNI	MM129A	GENOVA	25 luglio 2021
	MSC DOMITILLE	MM128A	LEGHORN	20 luglio 2021
	MSC AVNI	MM129A	LEGHORN	27 luglio 2021
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	MSC MADHU B	MC127A	LA SPEZIA	18 luglio 2021
	MSC BIANCA	MC128A	LA SPEZIA	25 luglio 2021
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	JSP BORA	YA129A	LA SPEZIA	22 luglio 2021
	VEGA AZURIT	YA130A	LA SPEZIA	29 luglio 2021
WEST AFRICA + CANARIE	MSC TBN	MW128A	GENOVA	21 luglio 2021
	MSC ROSARIA	MW129A	GENOVA	28 luglio 2021
	TBN	MW128A	LEGHORN	19 luglio 2021
	MSC ROSARIA	MW129A	LEGHORN	26 luglio 2021
	MSC VERONIQUE	CX128A	LEGHORN	19 luglio 2021
CANADA	MSC LORENA	CX129A	LEGHORN	26 luglio 2021
	MSC VERONIQUE	CX128A	GENOVA	21 luglio 2021
	MSC LORENA	CX129A	GENOVA	28 luglio 2021
	MSC FLORENTINA	NL127R	LA SPEZIA	23 luglio 2021
NORD EUROPA	MSC LAURA	NL128R	LA SPEZIA	30 luglio 2021
	MSC MAUREEN	NL129R	LA SPEZIA	6 agosto 2021
MAROCCO	MSC CLAUDIA	YM128A	LA SPEZIA	17 luglio 2021
	MSC NIKOLETA	YM129A	LA SPEZIA	24 luglio 2021

CPWEB.IT