



DALL'ASSEMBLEA PUBBLICA INDETTA DA ANITA

Energia, le risorse

Il confronto si terrà venerdì prossimo a Santa Teresa di Gallura con ministri e tanti operatori



Thomas Baumgartner

ROMA - I forti rincari energetici che le imprese di autotrasporto merci e logistica si sono trovate ad affrontare negli ultimi mesi e l'accelerazione dei processi di decarbonizzazione richiesta dall'Unione europea hanno evidenziato l'esigenza di operare in un contesto di stretta collaborazione tra soggetti economici e istituzioni al fine di garantire un efficiente funzionamento della filiera e dell'intera comunità nazionale in ottica sostenibile.

ANITA intende dare il proprio contributo, con l'assemblea pubblica che si terrà tra due giorni, venerdì prossimo 16 dalle ore 14 a Santa Teresa di Gallura, ad una comunità che prende forma sulla base di specifici fabbisogni ed esigenze energetiche di cui occorre necessariamente tener conto per rendere la transizione ambientale economicamente sostenibile e socialmente accettabile.

(segue in ultima pagina)

Federagenti: porti in crisi per extra-pressione

ROMA - L'allarme viene da Federagenti: "La scarsità e imprevedibilità delle produzioni alimentari stanno determinando un effetto sui prezzi molto più impattante di quello della guerra: il (segue in ultima pagina)

GRAZIE AL COLLEGAMENTO DIGITALE REALIZZATO CON LA DOGANA

Ecco il fast corridor da Gioia Tauro

Naples Week: ZES e ZLS come e dove

NAPOLI - Tra i temi proposti dalla prossima Naples Shipping Week, in programma dal 29 al 30 prossimi, si parlerà con gli esperti internazionali di ZES e di ZLS.

"La nuova era delle aree industriali-logistiche-portuali - scrive la nota di presentazione del webinar - inizia con il Logistic Park di Rotterdam, legato ai terminal container, molto citato ma poco capito nell'economia generale del di (segue in ultima pagina)

PARTITO DA LUNEDÌ IL DURO BLOCCO DEL LAVORO DUE ORE A TURNO

Così lo sciopero dei portuali a Livorno

LIVORNO - Non ci voleva, su questo sono tutti d'accordo. E L'AdSP ha cercato di evitarlo: senza successo, come riferisce la sottostante nota di Palazzo Rosciano. Lo sciopero impegna i lavoratori portuali per due ore ad ogni fine turno.

"Nonostante l'impegno profuso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nella ricerca di una composizione del contrasto - dice l'AdSP - la vertenza è andata avanti.

Il tavolo di avvio della trattativa, cui hanno partecipato le categorie trasporti sindacali e i rappresentanti delle sigle confederali, unitamente alle associazioni datoriali e arma- (segue a pagina 8)



L'AdSP alla Regione: niente ponte girevole sulla foce dei Navicelli

LIVORNO - Sembra un dettaglio, ma la nostra recente intervista al segretario generale dell'AdSP del Nord Tirreno, avvocato Matteo Paroli, ha finalmente innescato una chiamata a un coinvolgimento ufficiale della Regione Toscana per correggere gli orientamenti sul ponte girevole alla foce dei Navicelli: una soluzione che l'avvocato Paroli ha adesso richiamato con una nota alla regione Toscana, chiedendo che si proceda come da tempo sia l'Asamar, sia gli imprenditori coinvolti nelle darsene del porto industriale, avevano indicato. Ovvero: un ponte fisso più all'interno rispetto alla foce, che abbia la stessa luce sull'acqua del ponte dell'autostrada, e che consenta di separare definitivamente il traffico turistico verso Tirrenia da quello commerciale destinato alla Darsena Toscana e alla futura Darsena Europa.

Enrico Bonistalli aveva infatti scritto all'avvocato Paroli la seguente nota sul progetto del famoso ponte sullo Scolmatore dell'Arno al Calambrone. "Ho letto con piacere l'intervista rilasciata all'amico Antonio Fulvi, dove finalmente qualcuno ha analizzato con genuina professionalità le probabili difficoltà che potrebbe avere il progetto di fare un ulteriore ponte mobile sul canale dello Scolmatore. Io e la associazione Asamar l'abbiamo detto da diverso tempo: oltre tutto la soluzione del ponte mobile non risolve il problema della commistione tra traffico portuale e vacanziero". Sembra superfluo sottolineare (segue a pagina 8)



GIOIA TAURO - Il cammino a supporto della crescita del porto taglia un altro strategico traguardo. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli ha espresso grande soddisfazione per l'attenzione che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, guidata dal professor Marcello Minenna, ha riservato allo scalo calabrese, attraverso la realizzazione del cosiddetto fast corridor. Si tratta di una nuova e importante infrastruttura digitale - sottolinea la (segue in ultima pagina)

Il modello non tiene più?



Yari De Filicaia

LIVORNO - "La situazione, dopo gli anni della pandemia, era già complicata. Con la guerra si è ulteriormente aggravata. Oltre alla non certezza di alcuni traffici, c'è anche l'aumento di costi che sono schizzati alle stelle. Tutte le imprese in porto affronteranno costi esorbitanti."

Yari De Filicaia da presidente Uniport, lei parla di problemi che però sono in tutti i porti italiani. Michela Berti (segue a pagina 8)

FederPetroli: "Price Cap" senza senso

ROMA - "Abbiamo sempre detto no e definito il Price Cap una proposta oggi senza senso, per l'Italia una mossa fallimentare in Europa. Per calmierare i prezzi dell'energia e delle bollette per le famiglie ed imprese italiane serve subito una nuova Politica Energetica Europea e una Politica Energetica italiana, senza perdere più tempo" - lo ha dichiarato il presidente di FederPetroli Italia Michele Marsiglia nei giorni

Price Cap gas e greggio? Vae Victis

LIVORNO - Dal nostro punto di vista, estremamente ridotto perché non siamo certo degli esperti, insistere "Price Cap" del gas ed eventualmente del greggio, sembra una brutta barzelletta. C'è chi, nella valanga di dichiarazioni sparate tutte le sere dalla TV nei "gallinai" con le varie Erinni (tutte A.F. (segue in ultima pagina)

successivi al Vertice dei ministri dell'Energia a Bruxelles.

"Cambiare la Borsa TTF di Amsterdam ed altre soluzioni sono solo scuse per addossare l'ignoranza energetica su altri. La ricetta per calmierare questa grave situazione esiste - ha detto ancora Marsiglia - più volte abbiamo sollecitato diversi punti da mettere in atto al Governo italiano ma qualcuno vuol far finta di non vedere e procedere in un'unica direzione. Forse non si capisce che le famiglie sono al collasso e le aziende non solo rischiano di chiudere, ma molte hanno già chiuso. In questo momento - continua Marsiglia - l'Italia è fallimentare anche nella posizione rispetto ai partner europei. Manovre che oggi accrescono solo la difficoltà dell'economia italiana. (segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 10)

logistics@sisam.it 39-0586243810

MENTRE STA PER CHIUDERSI LA PROCEDURA PER LIVORNO

Rimorchi, in gara anche Venezia

ROMA - Altre gare avviate per i servizi di rimorchio dei porti. Dopo Genova, Napoli e Adriatico meridionale, parte adesso la gara per il servizio di rimorchio nei porti di Venezia e Chioggia, con l'emissione del bando. I Nuovi contratti, strettamente obbligatori per Las normativa imposta dall'Unione Europea, dureranno 15 anni e comportano una accurata analisi dei mezzi in funzione, di quelli previsti e di quelli eventualmente richiesti. (segue a pagina 8)

Terminal traffico ro/ro - heavy lift
Sede Legale e Amministrativa: Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno - Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550
Sede Operativa: Varco Galvani - Porto di Livorno - Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

www.lorenzini-terminal.it



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



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@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

ESO e Assoporti, protocollo d'intesa

Collaboreranno su iniziative dedicate all'economia circolare nei porti italiani



Nelle foto (da sx): Nicolas Meletiou ESO Rodolfo Giampieri Assoporti.

di Assoporti a Roma, e della durata di un anno, porta la firma del presidente Rodolfo Giampieri e Nicolas Meletiou, managing director ESO.

Con l'accordo le parti si prefiggono di individuare le iniziative più opportune per promuovere la raccolta differenziata dei rifiuti nell'ambito delle aree demaniali portuali.

In particolar modo verrà promossa la raccolta di gomma - proveniente da parabordi e boe - e DPI, dispositivi di protezione individuale, quali indumenti, caschetti, guanti, scarpe e mascherine da lavoro.

Dal 1999, ESO trasporta e smaltisce rifiuti aziendali in tutta Italia: la filosofia aziendale è da sempre il Ciclo del Riciclo, con la convinzione che i rifiuti possono trasformarsi da scarto a risorsa e dare vita a processi di economia circolare. In quest'ottica si inserisce

il progetto back to work, sistema di raccolta e riciclo di dispositivi di protezione individuale che consente alle aziende di avviare i rifiuti alla corretta differenziazione, passo primario indispensabile per l'avvio al recupero e alla trasformazione in nuova materia prima seconda.

"Crediamo da sempre nell'economia circolare come modello di sviluppo per il nostro paese, ancora prima che diventasse parte integrante del PNRR - ha dichiarato Nicolas Meletiou. La firma di questo importante accordo genererà azioni a protezione dell'ambiente, con la consapevolezza e la forza di poter fare gioco di squadra, tutti insieme per la partita della sostenibilità".

Dal canto suo, il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha voluto commentare, a margine della firma: "Le numerose attività messe in campo in tema di sostenibilità ambientale dall'Associazione nascono per favorire le attività delle Autorità di Sistema Portuale

e il settore portuale nel suo complesso. L'economia circolare è essenziale per contribuire ad un futuro sostenibile, e con questo accordo aggiungiamo un'ulteriore opportunità di riciclo di materiali nei porti italiani."

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

GRAZIE AI MAGAZZINI DELL'INTERPORTO DI BOLOGNA

Gruber Logistics per Berco

BOLOGNA - Berco, azienda globale leader nella produzione e fornitura di componenti per il sottocarico di macchine movimento terra cingolate dei principali costruttori mondiali, annuncia il lancio di 'Berco Aftermarket S.r.l.'. La nuova società sarà esclusivamente dedicata all'aftermarket mondiale - ad eccezione della regione nordamericana coperta da Berco of America - ed è proprietà al 100% di Berco S.p.A. Come scorporo dell'attività esistente, Berco Aftermarket S.r.l. sarà focalizzata nell'assicurare un livello eccellente di servizio nella fornitura di ricambi, in modo da migliorare ulteriormente la soddisfazione del cliente.

La creazione della nuova organizzazione rappresenta un attento passo in avanti per il Gruppo Berco e darà un forte impulso alle attività Aftermarket, in modo da contribuire alle sue strategie di sviluppo. Il suo successo fonderà le radici nella maggiore flessibilità produttiva e in una migliorata gestione del ciclo di vita del prodotto, rafforzando Berco nel suo essere un player proattivo del mercato del ricambio. "Aumentando il già eccellente supporto che offriamo ai nostri clienti Aftermarket, crescerà la loro soddisfazione e, di conseguenza, le vendite del Gruppo ne beneficeranno," prosegue Piero Bruno.

Per facilitare ulteriormente l'accessibilità e l'evasione delle



richieste dei clienti, la nuova società avrà i suoi magazzini presso l'Interporto di Bologna, ove opererà in partnership con Gruber Logistics, società di logistica e trasporti, che lo scorso anno e nella prima metà del 2022 sta registrando un tasso di crescita del 30%.

Il magazzino assicurerà 700

Stock Keeping Units (SKU) con un minimo livello di stock di oltre 6.000 tonnellate in 12.000 metri quadri.

La scelta di Berco rientra nel trend tipico dell'e-commerce di vedere nella logistica un elemento di valore aggiunto del servizio al cliente e di efficientamento.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

BORGIO DEI DOTTI

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA,
VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

PER L'ASSISTENZA SATELLITARE ALL'ORMEGGIO DELLE GRANDI CAR-CARRIER

A Grimaldi un progetto europeo



Emanuele Grimaldi

NAPOLI – L'Agenzia Spaziale Europea (ESA) – attraverso il programma NAVISPe con il contributo dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), ha assegnato al Gruppo Grimaldi – uno dei maggiori gruppi armatoriali a livello internazionale con sede a Napoli ed una flotta di

130 navi di proprietà, 10 in costruzione e 10 in fase di progetto – il progetto GSAB (Grimaldi Satellite Assisted Berthing) per sviluppare e validare il primo sistema a guida assistita con tecnologia satellitare per le manovre di attracco di navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) di grandi dimensioni.

Grimaldi coordinerà un team internazionale con la norvegese Kongsberg, leader di settore e progettista della tecnologia di ricezione ed elaborazione dei segnali, ed il Consorzio Radiolabs che, oltre a supportare il Gruppo Grimaldi come co-prime contractor, curerà l'attività di progettazione, esecuzione e validazione del sistema nelle condizioni operative. Per i test operativi, per la prima volta verrà utilizzata una delle grandi e moderne navi ro-ro del gruppo partenopeo.

GSAB prevede una prima fase di 18 mesi per la progettazione delle

apparecchiature e relativi test di laboratorio e pre-installazione delle stesse a bordo nave. La seconda fase, già discussa e concordata con ESA, sarà attivata a partire da marzo 2024 e prevede i test in campo reale che si svolgeranno nel porto di Anversa presso il terminal Grimaldi AET (Antwerp Euroterminal), e l'analisi e validazione degli stessi per pianificare le ulteriori fasi necessarie alla messa in servizio.

GSAB prevede lo sviluppo di un sistema per la guida assistita all'ormeggio della nave, utilizzando le nuove tecnologie di localizzazione satellitare in ausilio ai sistemi di automazione di ultima generazione installati a bordo nave. Per il 1° livello di navigazione autonoma (presso Porto di Anversa), la tecnologia non opererà in automatico ma fornirà informazioni al comando nave in ausilio alle decisioni facilitando l'ormeggio.

Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo gruppo, ha espresso la sua soddisfazione per questo contratto con l'Agenzia Spaziale Europea che conferma l'interesse del Gruppo Grimaldi alle nuove tecnologie satellitari destinate ad aumentare l'efficienza e la sicurezza dei sistemi di conduzione delle navi.



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

CON LA FREGATA FASAN E LA GRANDE NAPOLI DI GRIMALDI

Anti-pirati nel Golfo di Aden



in sicurezza l'equipaggio della motonave tramite l'intervento degli operatori del Boarding Team, calati dall'elicottero organico SH101-A con la tecnica fast rope.

Durante questo tipo di operazioni, la capacità di proiezione sul mare e dal mare è garantita da personale altamente specializzato e qualificato della Brigata Marina San Marco (BMSM), del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) e della Sezione elicottero imbarcato (SEZELICOT), i quali in sinergia con le Unità della Squadra Navale operano con effettiva capacità di intervento in situazioni critiche a salvaguardia degli equipaggi della Marina Mercantile, grazie anche alla preziosa collaborazione e al coordinamento con i CSO (Company Security Officer) delle compagnie armatrici italiane.

Nave FASAN, è impegnata dal mese di giugno in EUNAVFOR SOMALIA Operazione ATALANTA per contrastare e prevenire gli atti di pirateria nell'area del Golfo di Aden, Corno d'Africa e Bacino Somalo al fine di assicurare la libertà di navigazione del traffico mercantile.

Da sottolineare, infine, la professionalità di tutto il personale militare e civile coinvolto, in particolare la competenza del CSO (Company Security Officer) nonché del comandante e dell'equipaggio della M/V Grande Napoli a testimonianza dell'impegno del Gruppo Grimaldi nella formazione e nell'addestramento a terra e a bordo per consentire ad equipaggi che operano in aree particolarmente difficili di affrontare situazioni stressanti e talvolta estremamente pericolose, tipiche degli attacchi di pirateria, che spesso vedono proprio nei marittimi le principali

ROMA – Nelle acque del Golfo di Aden – riferisce Confitarma – si è svolta un'esercitazione complessa di contrasto alla pirateria e di Maritime Security che ha coinvolto la motonave Grande Napoli di Grimaldi Lines, la Confederazione Italiana Armatori, il Maritime Operation Center (MOC) presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) e la fregata

FREMMF591 Virginio Fasan della Marina Militare.

L'esercitazione si è svolta in un contesto operativo estremamente realistico, simulando un tentativo di abbordaggio nei confronti della motonave la quale, durante la navigazione verso Singapore, dopo aver avvistato un gruppo di sospetti pirati a bordo di un'imbarcazione detta "skiff", ha attivato la

catena di allarme. Nave Fasan, in seguito all'ordine d'intervento ricevuto da parte di CINCNAV, ha prontamente raggiunto il mercantile vittima del simulato attacco ed ha assunto la responsabilità di On Scene Commander (OSC) al fine di mettere



PER CARICARE SEMIRIMORCHI SU FERROVIA

Nuova versione Nikrasa



Nella foto: Il sistema Nikrasa.

VERONA – Tx Logistik AG, impresa ferroviaria parte del gruppo Mercitalia, ha annunciato di avere sviluppato una nuova versione di Nikrasa, la piattaforma per caricare su ferrovia i semirimorchi non gruabili.

Nel corso della fiera InnoTrans, in programma dal 20 al 23 settembre a Berlino, la società ne presenterà

infatti una evoluzione 3.0, che permette il caricamento senza l'utilizzo di una rampa.

A oggi, spiega Tx Logistik sul suo sito web rilanciato da Supply Chain Italy, il sistema prevede che l'autocarro salga su una rampa appoggiando il semirimorchio nella parte centrale. Questo viene quindi sollevato da una gru a portale o da un

reach stacker. Mentre la piattaforma del terminale rimane nel punto di carico, quella per il trasporto accompagna poi invece il semirimorchio nel suo viaggio su rotaia.

Attualmente l'impresa ferroviaria del gruppo Mercitalia impiega il sistema Nikrasa, tra gli altri, sulle tratte Padborg • Verona, Herne – Verona e Bettembourg – Trieste.



Bologna Fiere,
12-14 ottobre 2022



FORUM ACCADUEO



Dronitaly

GIGONI
L'ARREDA IL TUO LAVORO

SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO

- VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI
- PROGETTAZIONE SU MISURA
- MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA
- SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI
- SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

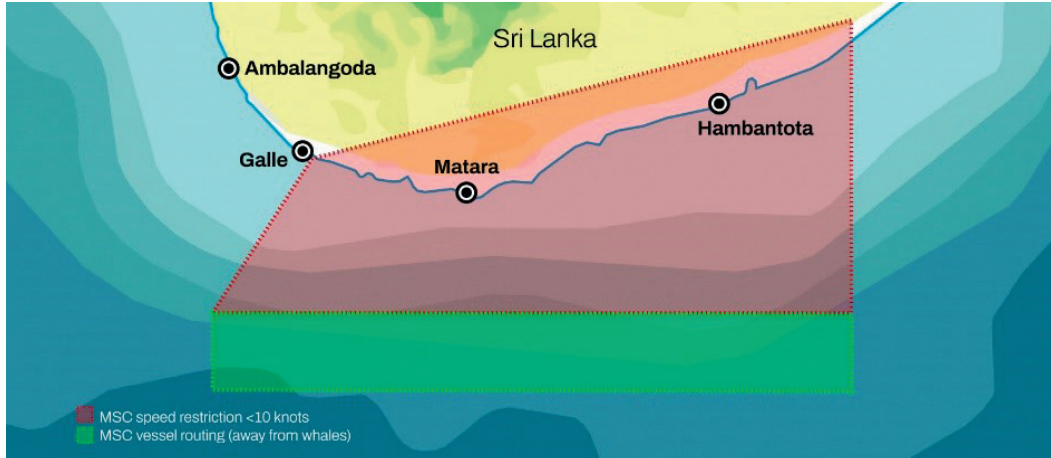
dalmineg LOGISTIC SOLUTIONS

gigoni.com



NELL'OCEANO INDIANO INTORNO ALLO SRI LANKA

MSC modifica le rotte per le balenottere



Nel grafico: Le rotte di rispetto intorno allo Sri Lanka.

GINEVRA—MSC Mediterranean Shipping Company ha compiuto un passo importante per contribuire alla protezione delle balenottere azzurre e degli altri cetacei che vivono e si nutrono nelle acque al largo delle coste dello Sri Lanka, modificando le indicazioni di navigazione, in linea con i consigli degli scienziati e di altri attori chiave del settore marittimo.

MSC, leader mondiale nel trasporto di container e nella logistica, ha iniziato a metà del 2022 a reindirizzare volontariamente le sue navi che passano dallo Sri Lanka, su una nuova rotta che si trova a circa 15 miglia nautiche a sud dell'attuale Traffic Separation Scheme (TSS) per la navigazione commerciale. Nello specifico, MSC ha seguito le linee guida basate su indagini di ricerca dell'International Fund for Animal Welfare (IFAW), con il World Trade Institute (WTI), la Biosphere Foundation, l'Università di Ruhuna (Sri Lanka), Raja and the Whales e l'Università di St Andrews (Regno Unito), e approvate anche dal World Wide Fund for Nature (WWF), per cambiare la rotta delle sue navi.

Il traffico navale diretto a ovest è ora limitato a una latitudine compresa tra 05 30N e 05 35N, mentre quello diretto a est è limitato a una latitudine compresa tra 05 24N e 05 29N, al fine di evitare gli habitat designati per i cetacei. È stata fatta un'eccezione per le navi che si imbarcano e sbarcano a Galle per motivi di sicurezza, anche in caso di condizioni meteorologiche avverse. Inoltre, le piccole navi feeder che na-

vigano intorno al Golfo del Bengala ridurranno la loro velocità a meno di 10 nodi in questa zona.

Lo Sri Lanka si trova nell'Oceano Indiano, tra l'Asia e l'Europa, e il porto di Colombo è un importante hub di trasbordo per il commercio globale.

L'area al largo della costa meridionale è una delle rotte di navigazione più trafficate al mondo ed è anche abitata da grandi popolazioni di cetacei, il che significa che questi animali possono essere a rischio di collisione con le navi. Le simulazioni hanno dimostrato che spostando la corsia di navigazione ufficiale di 15 miglia nautiche verso sud si potrebbe ridurre il rischio di collisione per le balenottere azzurre fino al 95%. Tuttavia, nonostante la volontà da parte degli scienziati, dell'industria navale e delle ONG, i confini della linea di navigazione ufficiale non sono stati riassegnati per ridurre il rischio di impatto delle navi sui cetacei.

MSC adotta diverse misure per proteggere la fauna marina, dall'adattamento delle reti di servizi di navigazione per tenersi lontano da zone designate per la riproduzione e l'alimentazione delle balene, alla riduzione della velocità delle navi e alla loro deviazione per evitare le popolazioni di fauna marina segnalate. Alla base dell'approccio di MSC c'è il desiderio di generare un'azione multilaterale in stretta collaborazione con i governi, gli enti industriali, il mondo accademico e altre organizzazioni dedicate.

Stefania Lallai, vicepresidente per

la Sostenibilità di MSC Mediterranean Shipping Company, ha dichiarato:

“Crediamo che il settore della navigazione commerciale abbia un ruolo importante da svolgere nella protezione dei cetacei, in particolare nel contribuire a ridurre il rischio di collisioni delle navi con le balene. MSC è orgogliosa di essere ai primi posti nelle classifiche di sicurezza delle navi per la protezione delle balene. Tuttavia, non siamo ancora totalmente soddisfatti. Riteniamo, infatti, che sensibilizzare l'opinione pubblica su questi temi e incoraggiare la collaborazione tra industria, organismi scientifici, società civile e governi sia essenziale, in quanto è fondamentale produrre uno sforzo collettivo per fare di più per ridurre al minimo il rischio di urti con le navi”.

Nello Sri Lanka, in particolare, l'industria del trasporto marittimo di linea, guidata dal World Shipping Council, di cui MSC è membro, ha chiesto di creare un nuovo schema ufficiale di traffico marittimo completamente separato dall'area di alimentazione della balenottera azzurra. Si spera che questo diventi presto una realtà, in modo che tutto il traffico marittimo commerciale su larga scala si sposti nella zona più a sud, area nella quale si muoveranno le navi MSC.

Nel frattempo, MSC invita tutti gli altri operatori navali a prendere in considerazione la possibilità di scegliere una rotta più a sud dello Sri Lanka, per ridurre significativamente la possibilità di colpire le balene.

Nel gennaio 2022, MSC è stata la prima grande compagnia di navigazione anche a dirottare le proprie navi sulla costa occidentale della Grecia per ridurre il rischio di collisione con i capodogli in pericolo nel Mediterraneo. Secondo ONG come IFAW, OceanCare, WWF Grecia e l'Istituto di ricerca sui cetacei Pelagos, se tutto il traffico navale che utilizza quest'area effettuasse un simile aggiustamento di rotta, il rischio di collisione con i capodogli si ridurrebbe di quasi il 75%.

La protezione della fauna marina fa parte del più ampio impegno di MSC per gli ecosistemi sostenibili. MSC considera la sostenibilità come parte integrante della propria attività e si impegna a proteggere l'ambiente e a contribuire alla protezione degli ecosistemi. Sebbene la deviazione delle navi per seguire rotte più lunghe al fine di proteggere gli habitat marini possa aumentare leggermente i tempi di transito delle merci containerizzate e, di conseguenza, il consumo di carburante, MSC rimane al contempo concentrata nell'affrontare le molteplici sfide della sostenibilità, come il cambiamento climatico, e punta a una totale decarbonizzazione netta entro il 2050. I cetacei stessi rappresentano un prezioso mezzo per catturare il carbonio e MSC continuerà a collaborare con gli enti governativi e industriali per proteggere la vita marina e la biodiversità riducendo ulteriormente il suo impatto ambientale, anche attraverso la mitigazione dei cambiamenti climatici.

SULLA BASE DEI PARAMETRI DI SCIENZE BASED TARGETS

Raben taglia la CO2

FIRENZE—Anche Raben SITAM, insieme a Raben Group, ha aderito all'iniziativa internazionale Science Based Targets (“SBTi”) e ha fissato i propri obiettivi di decarbonizzazione a breve termine. Tali obiettivi - dice una nota del gruppo logistico - sono stati convalidati dagli esperti dell'SBTi, il che dimostra chiaramente che il percorso di riduzione della CO2 stabilito da Raben Group è in linea con le conoscenze scientifiche e supporta realisticamente l'arresto del riscaldamento globale al di sotto dei 2°C rispetto all'epoca preindustriale.

L'SBTi è un organismo globale che consente alle imprese di fissare obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni in linea con le più recenti conoscenze scientifiche sul clima. Il suo obiettivo è accelerare le aziende di tutto il mondo a dimezzare le emissioni entro il 2030 e a raggiungere le emissioni nette zero entro il 2050. L'SBTi è una collaborazione tra CDP, il Global Compact delle Nazioni Unite, il World Resources Institute (WRI) e il World Wide Fund for Nature (WWF).

Mantenere la crescita della temperatura media mondiale al di sotto dei 2°C è un obiettivo globale che porta all'arresto del cambiamento climatico. Il fallimento dell'azione climatica è uno dei rischi globali più gravi per il prossimo decennio, individuato dal Global Risk Report del World Economic Forum. Allo stesso tempo, dato l'attuale livello di ambizioni espresso nelle politiche climatiche globali adottate entro la fine del 2020, possiamo aspettarci che la temperatura media globale aumenti di circa 3°C rispetto all'epoca preindustriale. Ciò significa che è necessario e urgente che tutte

le entità, compresi i rappresentanti delle imprese, si impegnino nella lotta per ridurre le emissioni atmosferiche e fermare il cambiamento climatico.

“Unirsi al gruppo di aziende che hanno fissato obiettivi di riduzione basati sulla scienza non è solo un onore, ma soprattutto un impegno enorme. Credo che tutti noi, ma soprattutto le aziende, abbiamo una responsabilità per il futuro del nostro pianeta. Fissando gli obiettivi e facendoli verificare dagli esperti della SBTi, ci impegniamo costantemente a ridurre il nostro impatto sull'ambiente e intendiamo seguire il percorso stabilito dall'Accordo di Parigi per combattere il cambiamento climatico” - ha dichiarato Ewald Raben, ceo di Raben Group.

Nel 2022, in seguito alla pubblicazione del rapporto IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), l'azienda ha fissato nuovi e più ambiziosi obiettivi che includono la riduzione delle emissioni lungo tutta la catena del valore. L'approvazione degli obiettivi da parte dell'SBTi ha confermato la loro conformità con l'obiettivo climatico dell'Accordo di Parigi del 2015, che consiste nel fermare l'aumento della temperatura media globale al di sotto dei 2°C.

“La determinazione del livello di riduzione in base alla metodologia SBTi è solo l'inizio. Per raggiungere pienamente i nostri obiettivi, è necessario coinvolgere non solo noi stessi, ma anche tutti i partner della nostra catena di fornitura. Senza la cooperazione, il dialogo basato su una comunità di valori, non sarà possibile raggiungere obiettivi e accordi globali”, spiega Ewelina Jablonska-Gryzenia, responsabile della Sostenibilità.

I nuovi obiettivi a breve termine di Raben Group prevedono una riduzione delle emissioni degli Ambiti 1 e 2 del 38,7% entro il 2030 (rispetto al livello di emissioni di questi Ambiti nel 2020). Ciò significa una riduzione delle emissioni derivanti sia dai trasporti effettuati dalla flotta di Raben Group sia dalle emissioni legate alla manutenzione degli edifici e delle infrastrutture dei magazzini. Inoltre, per raggiungere l'obiettivo dell'Accordo di Parigi, il Raben Group si è impegnato a coinvolgere i propri vettori abituali, responsabili collettivamente del 77% delle emissioni dell'Ambito 3, nell'azione per il clima entro il 2026 e a fissare obiettivi di riduzione delle emissioni in linea con le conoscenze scientifiche.

La definizione degli obiettivi ha richiesto un approccio globale e un'analisi dettagliata delle attività aziendali e del loro impatto sul clima. Per questo motivo, Raben Group è stato supportato da Deloitte durante l'intero processo di sviluppo.

“All'SBTi si stanno aggregando aziende consapevoli della necessità di agire subito e che comprendono la necessità di un approccio globale alla riduzione delle proprie emissioni, che comprenda il coinvolgimento dell'intera catena di fornitura. Lo sviluppo di un'ambiziosa strategia di decarbonizzazione basata sulla scienza richiede l'inclusione di molti stakeholder interni e molto spesso la definizione di obiettivi che non sono facilmente raggiungibili, dati gli attuali sviluppi tecnologici - ha dichiarato Tomasz Gasiński, direttore del team Deloitte per lo sviluppo sostenibile, leader nella consulenza sui cambiamenti climatici e sui rischi ESG, Deloitte.



DAL RAPPORTO AXA PRESENTATO NEL CAMPO DELLE AUTOMOBILI

Più incidenti con le elettriche



ROMA - Chi guida auto elettriche correrebbe più rischi di incorrere in incidenti rispetto a chi viaggia su quelle termiche. Lo indica Axa, rinomata compagnia assicurativa.

Il dipartimento elvetico dell'azienda ha avuto l'idea di svolgere un'indagine su 1.200 clienti che guidano quotidianamente un EV. Ebbene, stando ai risultati pubblicati questi hanno un tasso di sinistro superiore del 50 per cento in confronto ai conducente

di un mezzo tradizionale, ovvero a combustione interna.

Tra i fattori in grado di condizionare negativamente c'è pure il peso dei veicoli a zero emissioni, reo di arrecare danni in media più gravi.

Secondo la società francese ciò è da attribuire al fenomeno dell'over-tapping, vale a dire la valutazione errata di un'accelerazione. Difatti, le complicazioni non emergono nel momento in cui il mezzo è costretto a frenare bensì quando accelera,

sicché le auto elettriche presentano una coppia istantanea potentissima.

Complice l'abitudine ai mezzi in precedenza usati, l'effetto risulta talmente sorprendente da cogliere impreparati i guidatori. Lo scatto bruciante provocherebbe delle ripercussioni peggiori in rapporto agli esemplari termici. Secondo quanto indicano le statistiche, come anticipato sopra, i danni sarebbero del 20 per cento più gravi.

CAROLI



Hotels

Ciao!
Ready for a digitally integrated and sustainable logistics chain? We are making it!
Contact us! www.gruber-logistics.com

we move mountains



MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



IN PREPARAZIONE PER LA PROSSIMA "ROTTA DEL RUM"

Battesimo del mare del Class40 IBSA



LA TRINITE' SUR MER - Una vera e propria festa quella nel porto in Bretagna, per il battesimo del mare del Class40 IBSA, la nuovissima imbarcazione con cui Alberto Bona parteciperà a novembre alla Route du Rhum. La regata transatlantica è infatti il primo progetto del programma triennale Sailing into the Future. Together che il velista oceanico ha avviato con IBSA a inizio del 2022.

Grande entusiasmo ed emozione hanno caratterizzato l'evento che si è svolto nel piccolo ma celebre porto bretone, dove lungo le banchine sono attraccati alcuni tra i più prestigiosi trimarani che hanno fatto il

giro del mondo e la storia della vela oceanica. E proprio qui, alla presenza di Arturo Licenziati, presidente e ceo del Gruppo IBSA, di Alberto Bona e di tutta la sua squadra si è celebrato il battesimo di uno scafo innovativo e rivoluzionario e di un visionario progetto che lo supporta.

"Sailing into the Future. Together è il progetto triennale e internazionale che abbiamo fortemente voluto perché unisce diversi elementi per noi estremamente prioritari e distintivi: innovazione, tecnologia, impegno nello sport e per la collettività, responsabilità ambientale e sociale" - commenta Arturo Licenziati. "Tutto il progetto

e questa prima grande sfida sportiva che ci prepariamo ad affrontare ci danno l'opportunità di far conoscere meglio e portare nel mondo la nostra visione, i nostri valori e Pilastri - Persona, Innovazione, Qualità e Responsabilità - gli stessi che condividiamo con lo sport e in particolare la vela".

"Dopo il varo tecnico" - ha dichiarato Alberto Bona - "abbiamo avuto feedback molto buoni da ogni punto di vista, dalla costruzione dello scafo alle vele, dal progetto alla preparazione del team. Abbiamo lavorato per preparare il Class40 IBSA al meglio, e già a fine agosto eravamo pronti per poter svolgere la qualificazione: su questo fronte abbiamo accelerato il più possibile i tempi perché dopo un'estate molto calda e secca, avevamo segnali che le condizioni meteo nell'Atlantico nord-orientale stessero rapidamente cambiando".

"Siamo molto soddisfatti dei risultati che abbiamo raggiunto fin qui. Dopo tanti mesi di impegno e duro lavoro, abbiamo finalmente messo in acqua una barca che ha tutte le carte in regola per dare altissime performance ed essere fortemente competitiva" - commenta Giorgio Pisani, vice president Southern Europe IBSA e Leader del progetto. "Il Class40 IBSA è frutto di un approccio che rappresenta il nostro modo di essere: mette insieme innovazione, attenzione ai dettagli, miglioramento continuo e determinazione, con una visione che per IBSA va sempre oltre l'ambito farmaceutico e oltre la cura".

il Salone Nautico Internazionale di Genova, con la nuova Macchina SEAS Awa 03/05 Marine, sistema all'avanguardia che permette una produzione di acqua dall'aria di 50 lt al giorno grazie ad un sistema di potabilizzazione e mineralizzazione di grande qualità. Grazie alla nuova Awa Marine, creata sfruttando le conoscenze e le competenze acquisite grazie alle applicazioni mobili realizzate per USNAVY e per Tawazun / Emirati Arabi Uniti, è possibile eliminare le bottiglie di acqua minerale - che rischiano di diventare rifiuto nell'ecosistema marino - risparmiando tempo - non dovendo trasportare e smaltire plastica - e liberando spazio sulla barca.



Lo yacht potrà garantirsi autonomamente l'acqua secondo necessità e senza impattare sull'ambiente: il

sistema necessita infatti di potenza inferiore al Kw e funziona con tutti i sistemi di energia rinnovabile.

CON UN FOCUS SUL NUOVO MARINA DI FIUMICINO

I porti di Roma puntano su Miami '23

CIVITAVECCHIA - L'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale non sarà presente al Seatrade Cruise Med che si svolgerà a Malaga oggi e domani.

L'ente, infatti, - dice una sua nota - ha partecipato ad aprile al Sea Trade di Miami, dove il presidente Pino Musolino, unico rappresentante istituzionale dei porti italiani allo stand "Cruise Italy", ha avuto modo di incontrare i top manager del settore a livello mondiale, confrontandosi in quella sede

sulla ripartenza post-pandemica e sul futuro.

A causa anche dei fondi di bilancio a disposizione ancora limitati, l'ente ha scelto di non essere presente a Malaga, dove peraltro - continua la nota - poco si potrà aggiungere per i porti del Network, rispetto a quanto già discusso a Miami, destinando così quelle risorse ad altre spese necessarie, in un esercizio finanziario che ancora è fortemente condizionato dai problemi derivanti dal Covid.



Pino Musolino

L'AdSP sta già preparando una presenza importante a Miami nel 2023, dove si presenteranno in modo più articolato, lavorando insieme ai territori, le realtà di Civitavecchia, di Gaeta e del costruendo porto commerciale di Fiumicino.

PRESENTATO A CANNES IL SISTEMA DELLA SVIZZERA SEAS

Acqua dall'aria? Ora si può



GINEVRA - SEAS SA, Società de L'Eau Aérienne Suisse, tramite il proprio distributore per il Settore Marine Clever Sea di Lignano Sabbiadoro, e grazie al suo partner Fontaine Pajot (storico e prestigioso costruttore francese di yacht), ha presentato la nuova macchina SEAS Awa 03/05 Marine al Cannes Yachting Festival (presso Cannes Vieux Port nello stand FONTAINE PAJOT - QML40 - QML 189) ed sarà anche al Salone Nautico Internazionale di Genova.

Entrambi appuntamenti immancabili per gli amanti del mare e per chi opera nel mercato internazionale del settore nautico, quest'anno all'eleganza e all'innovazione si aggiunge l'attenzione al green. Tematica sempre più rilevante a livello mondiale, anche in questo ambito si ricercano soluzioni sostenibili che abbiano il minor impatto possibile sull'ambiente e sui mari e nel contempo tutelino la risorsa idrica. In questo contesto s'inserisce SEAS SA, società multinazionale ad alto valore tecnologico e sociale, rinomata per aver brevettato un rivoluzionario sistema integrato in grado di produrre acqua di alta qualità dall'aria, catturando e trasformando l'umidità presente nell'atmosfera. SEAS debutta al Cannes Yachting Festival, che anticipa di pochi giorni



Vintage 2021: the "wine cellar" is ready



www.ggori.com

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



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

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Rimorchi, in gara

Sta anche per concludersi la gara per i porti di Livorno e Piombino, unico concorrente il gruppo Fratelli Neri, cui è stato già rinnovata l'autorizzazione temporanea in attesa degli ultimi controlli della rispondenza dell'offerta alla richiesta di gara, attesa che dovrebbe concludersi nelle prossime ore.

È stata infatti ultimata, con esito positivo, la verifica sui requisiti di ordine generale e speciale e sulle caratteristiche tecniche e gestionali dell'operatore Fratelli Neri Spa per la conferma del servizio di rimorchio. È così andato firma del direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Gaetano Angòra il provvedimento di aggiudicazione della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio per il porto e il circondario marittimo di Livorno per una durata di 15 anni.

Seguirà, entro la settimana, la comunicazione dell'esito di gara all'aggiudicatario e verranno contestualmente predisposti tutti gli ulteriori atti ed adempimenti contrattuali conseguenti all'aggiudicazione, compresa la stipula del formale atto di concessione e la successiva pubblicazione sul sito internet istituzionale della Capitaneria di Porto di Livorno, sulle Gazzette Ufficiali dell'Unione Europea e della Repubblica Italiana, oltre che sui quotidiani locali e nazionali ove è stato pubblicato l'avviso di gara.

Si rinnova così, nella continuità, un importante servizio tecnico nautico del porto a favore di un operatore che - a parere della stessa direzione marittima - "nel tempo ha assicurato sempre ampie garanzie di serietà, professionalità e sguardo al futuro attraverso l'innovazione tecnologica dei mezzi impiegati in supporto delle navi che scalano il porto di Livorno".

Il modello non tiene più?

liani, non solo a Livorno. Allora perché questo sciopero solo nei porti di Livorno, Piombino e isola d'Elba?

"Qui la situazione è complessa perché c'è un modello organizzativo che non tiene più, deve essere superato, è diventato acronistico".

A cosa si riferisce?
"Al fatto che qui ci sono quattro soggetti che forniscono manodopera pura mentre in altri porti c'è una maggiore concentrazione e questo aiuta l'organizzazione del lavoro".

Quindi secondo lei questo modello deve essere rivisto?

"Assolutamente sì, non si può andare avanti così. Si parla del futuro occupazionale di cinquecento lavoratori. Abbiamo fatto una lettera condivisa, Uniport, Compagnia Portuale e Seatrag, dicendo che c'è la necessità di rivedere l'aspetto tariffario".

Il tentativo dell'Autorità Portuale di mediare è fallito. Lei è presidente di una delle cooperative dove c'è stata una massiccia adesione allo sciopero. Ritiene che ci siano margini per arrivare ad un accordo? E in quali tempi?

"Me lo auguro. I sindacati stanno portando avanti una battaglia sui salari perché chiaramente con i costi della vita che sono aumentati i lavoratori non ce la fanno più. Credo che ci siano i presupposti per parlare, il nodo resta il fattore tempo".

Il modello Livorno dunque non regge; ritiene che ci siano realtà dove invece l'organizzazione del lavoro funziona?

"Non credo ci siano modelli esportabili. Ogni porto ha dinamiche diverse, dunque dobbiamo organizzare al meglio per le peculiarità del nostro scalo. Il mio compito è fornire servizi ai clienti,

gli armatori. L'organizzazione del lavoro serve a questo.

Così lo sciopero dei portuali

toriali, non è approdato al risultato sperato.

"Il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri - continua la nota - esprime amarezza per la posizione di rottura presa dai sindacati: «Credo grazie al nostro lavoro di intermediazione, e alle proposte pervenute dalle associazioni datoriali, i lavoratori avessero già raggiunto un risultato positivo, con ampi margini di avvio di una trattativa da sviluppare in tempi rapidi. In questi giorni erano stati fatti enormi passi in avanti nelle questioni della tutela e dell'organizzazione del lavoro in porto come mai si era verificato fino ad ora, e auspichiamo non sia stato tempo perduto».

Guerrieri ne è convinto: «Al di là delle contestazioni espresse dalla parte datoriale sul metodo delle relazioni industriali scelto dai sindacati, le rivendicazioni dei lavoratori hanno fornito uno stimolo positivo a inaugurare una nuova stagione di confronto tra le parti, sulla base della piena condivisione di un duplice interesse comune: contemperare le esigenze di continuità operativa dei porti con quelle di qualità e di rimodulazione del mondo del lavoro».

L'AdSP alla Regione

per ennesima volta l'urgenza di definire e di finanziare la soluzione del ponte fisso proposto da almeno un paio d'anni da Bonistalli attraverso l'Asamar. Stiamo rischiando grosso anche in vista dei lavori che richiederanno a breve un transito di mezzi pesanti per la Darsena Europa.

Livorno, Port for Tuscany

www.portodilivorno2000.it

portodilivorno 2000

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

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

Stampato su carta ecologica

CON LA PREDISPOSIZIONE ANCHE L'IDROGENO

Fincantieri costruirà altre navi per Viking

Sono diciotto le navi del contratto totale per la società armatrice



Nelle foto: Viking Mars, consegnata lo scorso maggio.

TRIESTE - Nell'ambito dell'annuncio per sei opzioni del marzo 2018 Fincantieri e Viking hanno reso efficaci i contratti anche per

la terza e quarta nave. Le società hanno inoltre firmato i contratti per la quinta e sesta unità, condizionati al conseguimento del relativo finanziamento come da prassi del settore. Il valore complessivo degli accordi è di oltre 1,7 miliardi di euro.

Le consegne sono previste rispettivamente nel 2026, 2027 e due nel 2028.

Per questa serie di sei unità, che segue le dieci ordinate a partire dal 2012, Fincantieri ha sviluppato di concerto con la società armatrice un progetto basato sulle caratteristiche di successo delle navi precedenti, aggiornate e rivisitate secondo le più recenti tecnologie disponibili sul mercato. Saranno costruite secondo le più recenti normative in tema di navigazione e fornite dei più moderni sistemi di sicurezza. Questa nuova generazione di navi è progettata anche per le celle a combustibile a idrogeno e stabilirà un nuovo standard per il settore.

Da oggi, quindi, la collaborazione tra Fincantieri e Viking si traduce in ben 18 unità totali, incluse due navi da crociera expedition della controllata Vard, confermando così la ripresa del settore crocieristico, atteso a un ritorno sui livelli pre-pandemici nel 2023.

SULLE NUOVE SFIDE DELLA MOBILITÀ E SUL DIGITALE

Relazione ART al Parlamento

ROMA - Il presidente dell'Autorità ART Nicola Zaccheo, presso la Sala Zuccari del Senato, ha presentato la Relazione Annuale dell'Autorità al Parlamento.

"Di fronte alle nuove sfide della mobilità - ha detto Zaccheo - la regolazione economica assume un ruolo di rilievo per il corretto funzionamento dei mercati, un accesso equo e non discriminatorio al sistema delle infrastrutture, servizi di trasporto adeguati ed integrati, avendo come «driver» strategici: transizione ecologica e innovazione digitale".

La regolazione ART asseconda le tendenze evolutive della domanda, nell'ottica di una maggior efficacia, innovazione e qualità dei servizi e pone le condizioni per attrarre maggiori investimenti privati, da



Nicola Zaccheo

affiancare a quelli pubblici.

Le misure adottate dall'Autorità producono effetti anche per la sostenibilità ambientale dei trasporti, anche anticipando alcune misure del

PNRR. Una sostenibilità che è resa ancor più urgente dall'attuale bisogno di ridurre la dipendenza dagli idrocarburi del nostro fabbisogno energetico.

I diritti dei passeggeri vengono rafforzati. Grazie ad ART, tutte le imprese ferroviarie in Italia, ad esempio, hanno sottoscritto gli accordi previsti dalla normativa europea, per rendere agevole l'uso dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta (PMR).

I nuovi mercati di riferimento - ha concluso Zaccheo - pongono nuove sfide alla regolazione economica di settore. Per questo occorre una riflessione sull'ampliamento del perimetro di competenze dell'Autorità per garantire una corretta regolazione della "mobilità del futuro".



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

<p>SEDE OPERATIVA</p>	<p>REVAMPING GRU</p>	<p>FULL RENTAL</p>	<p>PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24</p>	<p>MANUTENZIONE BANCHINE</p>
------------------------------	-----------------------------	---------------------------	--	-------------------------------------

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

Perché no, la forza delle onde?



Nel vero e proprio gallinaio che tutte le sere ci sorbiamo in TV, con le più fantasiose e spesso strampalate proposte per ricavare energia elettrica dai fatti naturali - dal vento al sole, dai pedali agli asini che girano moderne miniturbine - spicca la poca attenzione ad una fonte di energia assolutamente gratuita, come ci scrive Roberto D'Urso da Trapani:

La crisi del gas russo e la suicida politica dei nostri governi che da decenni si sono accontentati delle forniture estere, stanno imponendo sacrifici a tutti noi, dalle aziende alle famiglie. Ed è ormai evidente che non ci potrà essere una soluzione unica, ma occorreranno tante fonti di energia rinnovabili per concorrere fabbisogno. Solare con i suoi sterminati cani di pannelli (come avete scritto) eolico con i grandi ventilatori anche sul mare, perforazioni ed estrazione di gas lungo le coste, rigassificatori galleggianti: ma basteranno? Ho letto invece su alcune riviste inglesi che sono state sperimentate con successo turbine subacquee in grado di trasformare in energia elettrica la forza delle onde e - dove sono importanti - anche quella delle maree. Noi abbiamo un paese che ha il record della lunghezza costiera e in più due grandi isole come la mia Sicilia e la Sardegna: perché questa soluzione non sembra interessare?

*

Provare a rispondere può apparire un esercizio presunzione, perché non siamo tecnici e tantomeno tuttologi. Comunque ci proviamo. Anche alcuni nostri esperti hanno sperimentato il sistema dell'energia elettrica prodotta dalle onde e dalle maree, con impianti in banchine portuali o frangiflutti dotati di elenit di galleggianti

che venivano azionati dall'acqua. Se ne è parlato, ma evidentemente il rendimento è stato giudicato troppo modesto per gli investimenti richiesti. Diversa la situazione in paesi che si affacciano all'Atlantico, dove le maree hanno un impatto importante - anche di metri - e le onde hanno forze dirompenti. Ma per tutti si è evidenziato il problema della manutenzione: ogni oggetto immerso in mare viene rapidamente "aggredito" dalla vegetazione alzale e dei balani: e non bastano le già moderne vernici antivegetative per scongiurare il problema. Dunque non è poi un discorso così banale come potrebbe sembrare, anche se è probabile che quando si inventerà una soluzione che valga sul piano dei costi e ricavi potrà essere adottata.

Nuove armi ai soldati? Ecco l'ombrello

L'ironia questa volta facile e la coglie bene il lettore R.A. che ci ha inviato a corredo dell'asta brevissima stiletta anche la foto:

Volenti o no, siamo in tempi di guerra: anzi, di tante guerre. E che fa il nostro Ministero della Difesa? Si preoccupa che i nostri bravi soldati non si bagnino con la pioggia, consentendo a chi sta in divisa di usare l'ombrello. A quando il permesso di lasciare casa il mitra perché non faccia la ruggine?

*

In effetti, l'ombrello poco si confà con gli atteggiamenti marziali e anche con la semplice esibizione delle divise militari. D'accordo, tuteliamo la salute dei nostri baldi militari, anche perché sono tempi di Covid/Omicron ed altro: ma forse il provvedimento poteva essere rinviato tempi meno guerreschi. O forse si è voluto demitizzare l'aspetto militare delle Forze Armate, già sottoposte a un non si sa quanto confacente ruolo di protezione civile e di lotta alla malavita urbana per il quale non sembra esserci stata ancora preparazione specifica?

**SAVINO DEL BENE®**

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!**Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters**Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.comwww.savinodelbene.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Energia, le risorse

In questo contesto è necessario dare concretezza alle soluzioni di affrancamento energetico che chiamano in causa il minor uso di fonti fossili e lo sviluppo delle rinnovabili.

L'assemblea, che sarà aperta dal monologo dello scrittore di fama internazionale Stefano Massini e dalla Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, vice ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Mauro Bonaretti, capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Mauro Mallone, direttore generale Incentivi Energia del Ministero della Transizione Ecologica, Walter Goetz, capo di gabinetto della Commissaria Adina Vălean ed Olga Simeon, policy officer e case handler presso la DG Competition della Commissione europea.

Seguiranno l'intervento di Massimo Deandrea, direttore generale del Centro Studi SRM collegato ad Intesa Sanpaolo, e la tavola rotonda "Veicoli e vettori energetici per decarbonizzare i trasporti" a cui parteciperanno: Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA, Paolo A. Starace, presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, Hannelore Rocchio, responsabile Energy Evolution Integrated Initiatives & Regulatory Activity di ENI, Simone Benassi, responsabile delle Comunità energetiche di Enel X Italia, Roberto Valzasina, direttore Clienti Strategici Italia di Air Liquide ed Agostino Re Rebaudengo, presidente di Elettricità Futura.

Conclusa la tavola rotonda, avrà luogo la prima edizione del "Premio Autista dell'anno", indetto da ANITA tra le sue aziende associate, con la consegna al vincitore da parte del presidente Baumgartner.

L'assemblea di ANITA sarà moderata dalla giornalista esperta di trasporti, Morena Pivetti, e si svolgerà presso il Resort Valle dell'Erica.

Federagenti: porti in crisi

food index è aumentato nel mese di agosto di quest'anno di "solo" l'8% rispetto al 2021, ma del 34% rispetto alla media degli ultimi 5 anni: in particolare il mais e l'olio vegetale sono aumentati nello stesso periodo rispettivamente del 45% e del 93%. In Italia ci potremmo aspettare per l'effetto combinato di siccità e scarsità di acqua, una richiesta di import via mare nei prossimi 12 mesi di una quantità di mais comunque superiore ai 3 milioni di tonnellate.

"E qui - aggiunge il presidente di Federagenti Alessandro Santi - iniziano i guai seri: con una pressione sui porti superiore al 30% rispetto quella media degli ultimi anni (mediamente attorno ai 10 milioni di tonnellate di prodotti agroalimentari alla rinfusa in import), e definitivamente archiviate le tesi dell'autarchia e dell'autosufficienza agricola che spingerebbero il Paese verso la fame e la chiusura dell'industria agroalimentare oggi trainante per il suo export, il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto".

Invece, malgrado gli appelli e le denunce di Federagenti - conti-

nua Santi - poco è stato fatto per rendere le nostre catene di approvvigionamento solide, performanti, sostenibili ambientalmente e pronte alla diversificazione necessaria per difendere le scelte strategiche e di politica internazionale del paese. Il mais oggi nei volumi previsti non ha in Italia spazi e banchine sufficienti a reggere l'urto: pescaggi necessari per le navi che per le originazioni oggi possibili (ad esempio dal Brasile) possono vedere tagliati fuori porti in attesa di dragaggi da anni, aree di stoccaggio portuali e retroportuali non sufficienti, per inerzie di varia natura, e infine logistica interna (camion e treno) in grande sofferenza nel post pandemia, come riscontrato in tutti i porti e retroporti del mondo per la scarsità di risorse innanzitutto umane e gli alti costi del carburante.

"E paradossalmente ciò accade nel momento in cui assistiamo a forti incertezze nell'efficienza logistica nord-europea, a causa del brusco calo nel livello dei fiumi e dei canali che compongono la rete fluviale centro europea. Momento in cui - conclude il presidente di Federagenti - questi fenomeni riportano al centro il Mediterraneo, rilanciando i porti nord adriatici e proponendoli proprio, per agroalimentare e altre materie prime industriali, come piattaforma marittima di riferimento per Austria e sud della Germania, erodendo la quota della portualità del Nord Europa."

Ecco il fast corridor

nota dell'AdSP - realizzata lungo la tratta ferroviaria di 1000 km tra lo scalo portuale di Gioia Tauro e l'interporto di Bologna, che rafforza ulteriormente la leadership del porto calabrese a livello italiano e nel Mediterraneo, in quanto permette alla merce di arrivare a destinazione in modo rapido e controllato.

Grazie al "corridoio digitale veloce" si avrà la possibilità di trasferire la merce di origine extra Ue, in entrata in Italia attraverso il porto di Gioia Tauro, direttamente nell'hub intermodale di Bologna dove saranno effettuate le pratiche di sdoganamento. Saranno, così, evitati eventuali ritardi causati da colli di bottiglia generati dalla congestione delle banchine portuali delle procedure doganali.

Quello di Gioia Tauro è un accordo particolarmente rilevante, perché è il primo fast corridor che interessa un porto del Mezzogiorno ed è il più lungo finora mai attivato. Ad oggi, sul territorio nazionale sono attivi 22 fast corridor, 15 ferroviari e 7 su strada, coprono una rete di oltre 5mila chilometri e movimentano circa 20mila container all'anno. Tutti nelle regioni del Nord, coinvolgono i porti di Genova, La Spezia e Ravenna con i terminal interni di Rivalta Scrivia, Melzo, Padova, Rubiera, Marzaglia e Bologna. Ora si aggiunge lo scalo portuale calabrese.

In linea con gli standard europei, il gateway ferroviario di Gioia Tauro è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, che lo ha progettato, costruito e collaudato. Si tratta di un'opera pubblica considerata strategica, realizzata in soli quattro anni, con una spesa per la parte pubblica di poco più di 19 mln di euro su 20 preventivati, che offre un asset da sempre mancante nel porto calabrese. Occupa una superficie di 325 mila metri quadrati, con una lunghezza complessiva dei nuovi binari pari a 3.825 metri ed aste da 825 metri ciascuna, che consentono di fare partire convogli di lunghezza pari a 750 metri.

Oggi, collegato agli hub intermodali di Nola, Bari, Bologna e Padova gestisce, tra arrivi e partenze, nove coppie di treni al giorno. Con lo sguardo ai dati statistici, nel primo semestre del 2022 sono stati registrati 423 convogli, con una stima previsionale di 900 treni a fine anno. Si tratta di un risultato importante che determinerà, tramite avviso pubblico, l'individuazione del gestore unico di manovra.

Come da cronoprogramma, nel 2023, il numero di treni in arrivo e in partenza nello scalo di Gioia Tauro avrà un ulteriore aumento, che amplificherà il ruolo dello scalo calabrese da piattaforma di transhipment ad hub intermodale, in linea con le politiche perseguite dal Governo nella promozione del trasporto delle merci con modalità più sostenibili.

Ad opera dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che a Gioia Tauro è guidata da Giorgio Pugliese, l'attuale operazione è frutto, anche, di una strategica sinergia che ha visto coinvolti la società Medlog Italia, gestore del viaggio e di proprietà del gruppo MSC di Gianluigi Aponte. Dal gateway ferroviario, realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata da Andrea Agostinelli, parte la tratta ferroviaria che termina presso il nodo logistico di destinazione della società Terminali Italia, del Gruppo FS che, a Gioia Tauro, è altresì coinvolta nello sviluppo del collegamento tra il nodo ferroviario interno al porto e la stazione nazionale di Rosarno.

Naples Week: ZES e ZLS

stretto produttivo di Rotterdam; che comprende anche cinque raffinerie di petrolio, 45 impianti chimici, tra cui alcuni dedicati alla produzione di metanolo, quattro raffinerie di olio vegetale, cinque raffinerie di biocarburanti, due impianti di chimica "biobased".

"In Italia ci si è da poco dotati di strumenti come le ZES e le ZLS - continua la presentazione - ma non sembra che la lezione di Amsterdam sia stata capita bene come a Barcellona e persino a Tangeri.

"Non si tratta infatti solo delle normative e delle semplificazioni fiscali, ma di concepire in modo integrato le tre componenti, che finiscono per produrre un "impianto" produttivo gigantesco che ha nel porto la sua principale porta d'entrata e d'uscita.

"Questa integrazione ha naturalmente una forte componente tecnologica, per rendere "senza attrito" prima la cattura e l'interscambio dei dati e poi la movimentazione delle merci.

Ma occorre prima di tutto produrre le merci, sia nelle fabbriche e negli impianti esistenti che attrandone di nuovi. Perché solo di logistica non si prospera. E di ZES e ZLS collocate male ancora meno".

ACCREDITATA **ISO 9001** **BUREAU VERITAS** **CERTIFICATION**

LOGI83
Progettiamo efficienza, insieme.

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)
Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340
info@consorzilogi83.it - www.consorzilogi83.it

FederPetroli: "Price Cap"

La Russia è stata chiara e perdere il 7% di Gas dato all'Europa vuol dire niente".

Marsiglia in ultimo lancia un appello: "Lavoriamo da oggi sulla politica energetica italiana, mettendo subito in atto delle posizioni di risparmio energetico. Forse uno scostamento di Bilancio sarà necessario in questo momento ma se il Governo non salva le famiglie e le aziende rischiamo in poche settimane un forte default".

In merito alla politica energetica estera dell'Italia "Abbiamo fatto accordi e relazioni durature negli ultimi mesi e, ci presentiamo ai nostri fornitori di gas africani e mediorientali con una proposta di Price Cap, una barzelletta a cui il nostro Paese non può essere esposto. Rischiamo la sospensione di tutte le forniture".

Price Cap gas e greggio?

bravissime a sbracciarsi davanti allo schermo, parlando con le

mani invece che con il cervello) ha fatto un esempio: è come andare al supermercato e pretendere di fare il prezzo dei prodotti da acquistare. Il presidente Marsiglia ha ragione: come si fa ad andare chiedere ai vari produttori stabilendo però noi il prezzo? Ovvio che Germania, Norvegia, Olanda etc. si siano sganciati da questa proposta. Il prezzo del gas, come del greggio e di tanti altri prodotti primari, lo fa il mercato. E noi dal mercato siamo fuori, grazie ai continui "niet" alla ricerca ed all'estrazione del nostro (abbondante) gas.

Vae Victis si diceva un tempo: il che vale anche oggi.

--- ALL'INTERNO ---

ESO e Assoporti, protocollo d'intesa.	a pag. 3
Gruber Logistics per Berco.	a pag. 3
A Grimaldi un progetto europeo.	a pag. 4
Nuova versione Nikrasa.	a pag. 4
Anti-pirati nel Golfo di Aden.	a pag. 4
MSC modifica le rotte per le balenottere.	a pag. 5
Raben taglia la CO2.	a pag. 5
Più incidenti con le elettriche.	a pag. 5
Battesimo del mare del Class40 IBSA.	a pag. 7
Acqua dall'aria? Ora si può.	a pag. 7
I porti di Roma puntano su Miami '23.	a pag. 7
Relazione ART al Parlamento.	a pag. 8
Fincantieri costruirà altre navi per Viking.	a pag. 8
Perché no, la forza delle onde?	a pag. 9
Nuove armi ai soldati? Ecco l'ombrello.	a pag. 9

Sogese
container frigo « box » prefabbricati

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

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

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

StockSolution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info

+39 0586 20111 info@sogeseitalia.it www.sogeseitalia.it

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