



**PUBBLICITÀ**  
Rivolgersi all'amministrazione  
del giornale:  
57123 Livorno - Via Fiume, 23  
Tel. 0586 893358  
Fax 0586 892324  
E-mail: redazione@lagazmar.191.it  
Abbonamento annuo Italia €  
105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 13

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 17 FEBBRAIO 2021

IMPORTANTE DOCUMENTO CONGIUNTO DI TUTTE LE PRINCIPALI ASSOCIAZIONI

UNA NOTA AL GOVERNO DA FEDERAGENTI NAZIONALE

## L'UE della logistica sul Recovery Facility

**Chiesti investimenti sostanziali sulle infrastrutture e sulla digitalizzazione con lo sviluppo di filiera e la formazione degli addetti**

BRUXELLES – Forse sarebbe stato meglio muoversi prima tutti insieme, e non solo oggi. Comunque la dichiarazione congiunta delle associazioni europee dei trasporti e della logistica sul Recovery and Resilience Facility, presentata in questi giorni al parlamento europeo, è un atto importante proprio perché viene dalla totalità dei paesi europei e dalle loro organizzazioni. Eccone il testo.

“Il trasporto ci fa andare avanti. Il 9 febbraio il Parlamento europeo ha approvato l'accordo sulla proposta di regolamento che istituisce uno strumento di recupero e resilienza (RRF). Con un budget di 672,5 miliardi di euro, l'RRF è il principale strumento dell'UE per la ripresa dalla crisi causata dal Covid-19.

“Pur essendo duramente colpito dalla pandemia e dalle varie misure restrittive, il settore dei trasporti ha dimostrato il suo ruolo cruciale nell'approvvigionamento di merci e nella circolazione delle persone e si è quindi dimostrato indispensabile per un'Unione Europea funzionante.

(segue in ultima pagina)



### Allegria! Per adesso tutti con Draghi

(Elaborazione grafica Grazia Bosone).

FORNITI I CONSUNTIVI DELLA MOVIMENTAZIONE NEI DUE PORTI DEL SISTEMA

## Trieste, 2020 non male

Ro-Ro +7% e dicembre +25%, TEUs -2%, stabili i volumi del molo VII



Zeno D'Agostino

TRIESTE – La pandemia dovuta al Covid-19 ha causato effetti molto negativi sui traffici internazionali. In questo contesto, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel corso del 2020 è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa.

Il comparto più dinamico e vitale dell'anno appena concluso si è rivelato il Ro-Ro che cresce del 7% sul

(segue a pagina 8)

### Molo Italia, raddoppia la strada

LIVORNO – Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il Porto della Cellulosa, la Darsena Calafati e la Darsena Pisa. È con questo obiettivo che l'AdSP ha firmato il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia.

La società aggiudicataria, I.L.S.E.T., provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (mafi per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia

(segue a pagina 8)

LIVORNO – Eccolo qui il nuovo governo: con Mario Draghi che s'è caricato sulle spalle un'Italia sorridente e speranzosa, in un cielo solcato dall'arcobaleno della fine burrasca, tra gli evviva di (quasi) tutti. Davvero: allegria, ne abbiamo

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

### I ministri

Ministri senza portafoglio:  
Rapporti con il Parlamento,  
(segue in ultima pagina)

PER CONTRASTARE I FORTI AUMENTI DEI NOLI

## Geodis fa l'armatore



LEVALLOIS-PERRET – Arriverà il 28 febbraio ad Amburgo la

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO  
DEGLI ARTICOLI  
INTERNI DI OGGI È  
▶ (A PAGINA 9)

ROMA – “Smettiamola una volta per tutte di ragionare come una provincia disastrosa dell'Impero. L'Italia ha davanti a sé un'occasione unica e ineguagliabile di esprimere una funzione strategica essenziale in seno all'Europa nel mercato dei traffici marittimi internazionali. Per la prima volta, dopo decenni, la sua posizione geografica rappresenta l'unica chiave di lettura possibile dei nuovi equilibri geopolitici mondiali che sul Mediterraneo vedranno il loro epicentro e le cui conseguenze condizioneranno pesantemente i flussi dell'interscambio mondiale di merci”.

Alessandro Santi, presidente di Federagenti, candida proprio la categoria degli agenti marittimi, neutrale raccordo, da un lato fra produzione e distribuzione delle merci, e dall'altro tra i grandi player che di queste merci controllano

(segue a pagina 8)

CON “SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS”

## Logistica e controlli

Un webinar dall'8 al 10 marzo sul sistema Italia

MILANO – Una nazione trasformatrice, che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti, dovrebbe avere ben chiaro la criticità del controllo delle proprie linee di collegamento.

L'Italia sembra fare eccezione a tutti i livelli delle sue istituzioni e della sua economia. Se ne parlerà in un webinar dall'8 al 10 marzo organizzato da Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry:

Spesso si accusano gli Stati europei - dice la presentazione - con la parziale eccezione di Gran Bretagna e Francia, di economicismo, ossia dell'illusione che tutto possa ridursi ad economia e che tutto si possa comprare. L'Italia rappresenta un caso ancora più particolare, che si potrebbe definire economicismo solipsistico, che la porta a pensare che il mondo finisca ai propri confini e che le merci che arrivano e che partono lo facciano per volere superiore, al massimo tramite degli “operai” specializzati che se ne occupano ma che è indifferente chi siano e a chi rispondano.

Un fatto emblematico è la preponderanza assoluta delle modalità di spedizione franco fabbrica delle imprese italiane rispetto al franco

(segue a pagina 8)

## Rimorchiatori: le gare slitteranno?

ROMA – Qualcuno l'ha già segnalato, sia approvando sia mettendo all'indice la cosa. Il tema: le gare richieste dalla UE per rinnovare gli accordi di servizio dei rimorchiatori nei porti italiani, indette poche settimane fa, potrebbero slittare di un anno, causa pandemia. È del resto noto che quasi tutte le gare nazionali e locali - comprese quelle nelle AdSP per professionalità da acquisire - sono state congelate proprio per la pandemia.

Le fonti ufficiali non si pronunciano, ma risulta che nella bozza del decreto “Milleproroghe” sia stato inserito come proposta di emendamento proprio il rinvio delle gare per il rimorchio. Tocca a questo punto al nuovo governo

A.F.  
(segue a pagina 8)



Centro  
Internazionale  
Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI  
OPERATORI DOGANALI  
SHIP-BROKERS  
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO

Via delle Cateratte, 66  
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA

Via Giulio della Torre, 9  
ph 0187 564783

web: [cis-spedizioni.com](http://cis-spedizioni.com)  
e-mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com)

uffici nei porti principali

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI  
gigoni.com



save your  
heart  
save your  
earth



GIGONI  
ARRIBA IL TUO LAVORO



Centro Disinfestazione Livornese

EMERGENZA COVID-19  
SANIFICAZIONE DEGLI AMBIENTI DI LAVORO  
PRONTO INTERVENTO 0586 888007

Ora più che mai presenti per contribuire al contenimento del COVID-19.  
CDL non si ferma ed offre i servizi di sanificazione  
degli ambienti di lavoro a chi deve continuare a lavorare.

[www.cdlsrl.com](http://www.cdlsrl.com)

# MSC Crociere Starship Club: c'è anche Rob, primo barman umanoide

A bordo della nuova ammiraglia MSC Virtuosa, la compagnia propone un'esperienza futuristica unica con l'MSC Club



GINEVRA – La compagnia MSC Crociere ha rivelato i dettagli del futuristico MSC Starship Club con Rob, il primo barman umanoide al mondo su una nave da crociera. MSC Starship Club è un'esclusiva della nuova ammiraglia MSC Virtuosa che entrerà in servizio a partire dal 16 aprile 2021.

MSC Starship Club coniuga bar e intrattenimento e si ispira all'idea dell'astronave del futuro di MSC Crociere, la MSC Starliner One, che ha in dotazione tecnologie all'avanguardia progettate per creare un'atmosfera futuristica. Un'esperienza unica che include ologrammi 3D, un art wall digitale e un tavolo interattivo da 12 posti che offre agli ospiti la possibilità di esplorare lo spazio con un tour galattico personalizzato. Rob mescolerà e servirà i suoi cocktail d'autore, alcolici e analcolici, e tantissimi drink personalizzati, proprio come un bartender umano, coinvolgendo gli ospiti con la sua voce e le sue espressioni umane per un'esperienza davvero coinvolgente. Le movenze e i comportamenti di Rob, insieme all'abbigliamento spaziale degli altri bartender inseriti in un ambiente circondato da tecnologia futuristica, renderanno l'MSC Starship Club un'attrazione adatta a tutte le età.

Gli ospiti potranno utilizzare delle cabine digitali verticali appositamente progettate all'interno dell'area per fare il loro ordine. Rob mostrerà poi tutte le sue abilità robotiche per preparare i



cocktail - versando, mescolando e decorando i drink. Non solo, Rob sarà in grado di preparare una vasta gamma di cocktail e potrà interagire con i clienti in 8 lingue diverse (inglese, italiano, spagnolo, francese, tedesco, portoghese brasiliano, cinese e giapponese), in base alla lingua scelta dal passeggero al momento dell'ordine. Rob ha anche una sua personalità che si evolve in base all'ambiente e all'atmosfera circostante. Il suo viso a LED può esprimere diverse espressioni e consentire agli ospiti di godersi la sua performance sorseggiando un buon cocktail.

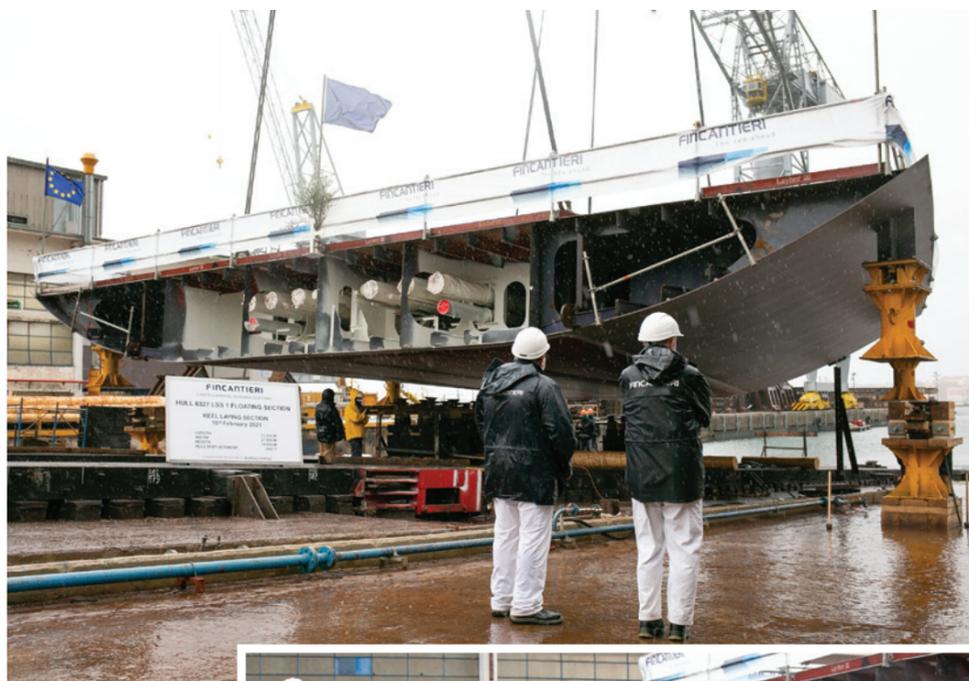
MSC Virtuosa è la nuova ammiraglia della Compagnia ed entrerà in servizio nell'aprile di quest'anno. Ogni nave di MSC Crociere è unica e MSC Virtuosa permetterà agli ospiti di vivere nuove esperienze, tra cui anche l'interazione con Rob. La nave sarà equipaggiata con tecnologie all'avanguardia e rispetterà i più alti standard ambientali.

Dopo aver completato alcune crociere di tre, quattro e cinque notti nel Mediterraneo, MSC Virtuosa opererà in Nord Europa a partire dall'estate 2021 con una serie di itinerari tra i fiordi norvegesi e le capitali baltiche.

FINCANTIERI A CASTELLAMARE DI STABIA

## Impostata la prua di "Jacques Chevallier"

Il gruppo sta realizzando le sezioni delle quattro unità di supporto logistico nel programma franco-italiano OCCAR



TRIESTE – Si è svolta presso lo stabilimento di Castellammare di Stabia l'impostazione della sezione di prua di "Jacques Chevallier", prima di quattro unità di supporto logistico LSS (Logistic Support Ship) ordinate a Fincantieri da Chantiers de l'Atlantique nell'ambito del programma FLOTLOG ("Flotte logistique").

Le sezioni saranno costruite tutte nel cantiere di Castellammare di Stabia, con consegna a Chantiers de l'Atlantique programmate tra il 2021 e il 2027.

Il programma FLOTLOG prevede la costruzione di quattro navi di supporto logistico (LSS) per la Marina francese da parte del consorzio temporaneo formato da Chantiers de l'Atlantique e Naval Group nell'ambito del programma franco-italiano LSS guidato da OCCAR (Organizzazione

per la cooperazione congiunta in materia di armamenti) per conto di DGA, la Direzione generale per gli armamenti francese, e della sua controparte italiana NAVARM.

Il progetto LSS, al pari di quello delle altre unità del programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della nostra Marina Militare, è caratterizzato da un

altissimo livello di innovazione che rende la nave estremamente flessibile nei diversi profili di utilizzo e con un elevato grado di efficienza.

La LSS coniuga capacità di trasporto e trasferimento ad altre unità navali di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di rispetto, viveri e munizioni).



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

SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE



CON IL CONSIGLIERE DELEGATO DELLA REGIONE TOSCANA GIANNI ANSELMINI

# Prospettive occupazionali di Eni e del suo indotto

La videoconferenza tra i Comuni di Livorno e Collesalvetti con i sindacati sui piani di riconversione



LIVORNO – La tutela occupazionale della raffineria Eni e del suo indotto, è stato il tema dell'incontro che si è svolto in videoconferenza con le organizzazioni sindacali dei Metalmeccanici e dei Chimici, convocato dai sindaci di Livorno e Collesalvetti.

Presenti il sindaco di Livorno Salvetti con l'assessore comunale al Lavoro e Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini, il vicesindaco di Collesalvetti Andrea Crespolini e il consigliere delegato della Regione Toscana Gianni Anselmi, i rappresentanti dei sindacati

hanno espresso preoccupazione, in modo particolare riguardo alle prospettive dell'indotto, preso atto del rallentamento dell'attività manutentiva dell'impianto avvenuto nel 2020, che ha causato anche numerosi procedimenti di messa in cassa integrazione di personale,

e in vista dell'imminente scadenza dell'appalto, previsto per il prossimo mese di luglio.

Tra le richieste dei sindacati l'apertura di un tavolo di confronto complessivo sulle prospettive occupazionali dell'impianto livornese che riguardi anche l'indotto.

“Da parte delle Istituzioni - informa l'assessore Gianfranco Simoncini - è stato ribadito l'impegno forte a mettere in campo quanto possibile per tutelare l'occupazione dei circa 1000 lavoratori fra diretti e indotto. Siamo in attesa della risposta circa la nostra richiesta al Governo di aprire un tavolo che comprenda Regione, Enti Locali, Eni e Organizzazioni Sindacali,

dove si possa affrontare il tema delle prospettive dell'impianto anche alla luce delle rassicurazioni avute dal Sindaco Salvetti nell'incontro dello scorso 30 dicembre a Roma, insieme al presidente della Regione Toscana Eugenio Giani con i vertici di Eni.

Lo stesso Presidente della Regione nelle settimane scorse ha espresso la volontà di avviare un tavolo regionale di confronto con Eni, capace di tenere in considerazione tutte le richieste e necessità lavorative, occupazionali ma anche di sostenibilità ambientale.

In tal senso è importantissimo monitorare le nuove versioni del Recovery Plan che, anche alla

luce delle aperture sul progetto Bioraffineria da parte di Eni, può essere un ulteriore e fondamentale strumento per consolidare la raffineria livornese”.

Il sindaco Luca Salvetti ha ricordato il lavoro che il Comune di Livorno sta svolgendo proprio in merito al Recovery Plan.

Gli Enti locali puntano a una riconversione a bioraffineria del sito industriale di Livorno di proprietà dell'Eni con conseguenti importanti ricadute economiche, occupazionali e ambientali: una riconversione tutta da disegnare e preparare, alla quale Eni, inserendola appunto nel piano del Recovery Fund, ha espresso un proprio orientamento positivo.

## RIPRISTINATA LA LEGALITÀ E LO STATO AMBIENTALE

# Brindisi, bonifica e sgombero di un'area demaniale abusiva

È in preparazione ai dragaggi per aumentare l'accessibilità - Un anno di lavori

BRINDISI – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la Capitaneria di Porto di Brindisi e l'ARPA Puglia, al termine di un'azione congiunta finalizzata a ricondurre a legalità una vasta area demaniale, hanno completato, ciascuno nelle proprie competenze, le operazioni di bonifica e di sgombero di un sito occupato abusivamente, ripristinando, dopo numerosi anni, legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex Cantieri navali Brindisi, in località Marimisti.

Dal 2011 nell'area, ubicata all'interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, nel porto di Brindisi, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente dal suddetto sgombero d'ufficio, a suo tempo eseguito dall'allora Autorità portuale di Brindisi.



Ugo Patroni Griffi

Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l'Ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un'ingiunzione di sgombero d'ufficio. Atto che

la Società non ha inteso eseguire.

Nel mese di dicembre, quindi, la Capitaneria di Porto congiuntamente con ARPA Puglia è intervenuta d'iniziativa, sottoponendo l'area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato successivamente dalla Procura della Repubblica di Brindisi.

Oggi le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata da ADSP MAM e i cui oneri economici saranno posti a carico della società.

Dopo numerosi anni, pertanto, si chiude positivamente un'altra complessa e delicata vicenda, a seguito di un'azione sinergica e coordinata che ha portato finalmente al ripristino dello stato dei luoghi, la messa in sicurezza e la bonifica di tutta l'area demaniale.

Agenzia Marittima  
**LE NAVI**

GENOVA (Sede Centrale)  
Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.  
Via di Francia 28 - 16149 Genova  
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409  
e-mail: lenavi\_itgoa@msclenavi.it



**MSC**  
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI

NAVI

VOY

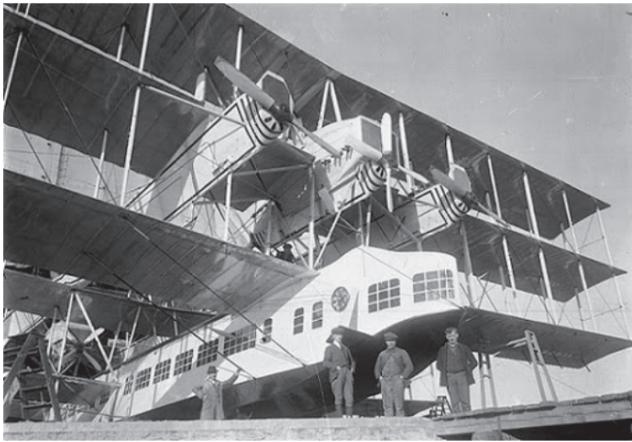
IMBARCO

DATA

AUSTRALIA - TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	<b>PUSAN C</b>	MA106A	LA SPEZIA	<b>26 febbraio 2021</b>
	<b>APL SAVANNAH</b>	ONN9JE	LA SPEZIA	<b>6 marzo 2021</b>
	<b>SEAMAX GREENWICH</b>	MA108A	LA SPEZIA	<b>13 marzo 2021</b>
USA NORD ATLANTICO	<b>MSC MARIA ELENA</b>	ME106W	LEGHORN	<b>23 febbraio 2021</b>
	<b>C HAMBURG</b>	ME107W	LEGHORN	<b>3 marzo 2021</b>
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	<b>MSC ADELAIDE</b>	MM107A	GENOVA	<b>21 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ALBANY</b>	MM108A	GENOVA	<b>28 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ADELAIDE</b>	MM107A	LEGHORN	<b>22 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ALBANY</b>	MM108A	LEGHORN	<b>29 febbraio 2021</b>
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	<b>MSC JEONGMIN</b>	MC106A	LA SPEZIA	<b>24 febbraio 2021</b>
	<b>MSC CLEA</b>	MC107A	LA SPEZIA	<b>3 marzo 2021</b>
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	<b>JSP LEVANTE</b>	YA108A	LA SPEZIA	<b>2 marzo 2021</b>
	<b>SAG GOOD TIMING</b>	YA109A	LA SPEZIA	<b>6 marzo 2021</b>
WEST AFRICA	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	GENOVA	<b>24 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW108A	GENOVA	<b>3 marzo 2021</b>
	<b>MSC MONTEREY</b>	MW107A	LEGHORN	<b>21 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW108A	LEGHORN	<b>28 febbraio 2021</b>
CANADA	<b>MSC VERONIQUE</b>	CX107A	LEGHORN	<b>25 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ANNICK</b>	CX108A	LEGHORN	<b>4 marzo 2021</b>
	<b>MSC VERONIQUE</b>	CX107A	GENOVA	<b>25 febbraio 2021</b>
	<b>MSC ANNICK</b>	CX108A	GENOVA	<b>3 marzo 2021</b>
NORD EUROPA	<b>MSC VANCOUVER</b>	NL106R	LA SPEZIA	<b>26 febbraio 2021</b>
	<b>MSC FLORENTINA</b>	NL107R	LA SPEZIA	<b>5 marzo 2021</b>
	<b>MSC LAURA</b>	NL108R	LA SPEZIA	<b>12 marzo 2021</b>
MAROCCO	<b>MSC HERMES</b>	YM107A	LA SPEZIA	<b>23 febbraio 2021</b>
	<b>TBN</b>	YM108A	LA SPEZIA	<b>27 febbraio 2021</b>

A CENT'ANNI DAL VOLO INAUGURALE DEL CAPRONI C-60

# La nave volante che finì male



MILANO – Poche celebrazioni, eppure cent'anni dopo le avrebbe meritate. Era il sogno di un aeroplano capace di ospitare fino a 100 passeggeri seduti, destinato alla traversata dell'Oceano Atlantico; e sembrò realizzarsi il 6 febbraio 1919 quando il geniale Gianni Caproni - già costruttore di svariati tipi di aerei che avevano vinto molte gare internazionali di velocità e di resistenza - brevettò il progetto di un apparecchio costituito da un grande scafo sospeso a tre cellule triplane fra loro collegate da tralicci. Un sistema ricavato

dai bombardieri della serie Ca.4, sempre di Caproni, dismessi dopo la guerra.

Il progetto di Gianni Caproni ed Alessandro Guidoni diede origine ad un enorme velivolo noviplano, denominato "Transaereo". Un gigante a quei tempi, della lunghezza di quasi 25 metri, avente apertura alare di 30 metri e un peso a pieno carico di oltre 26 tonnellate. Nel 1919, il progetto fu presentato all'esposizione aeronautica tenuta a Taliedo e alla fine del 1920 il cantiere del Transaereo venne installato a Sesto Calende, sulle

rive del Lago Maggiore. Ci furono piccoli voli di prova che andarono perfettamente. Poi, il 4 marzo 1921 il pilota collaudatore Federico Semprini - all'insaputa di Caproni - effettuò un collaudo di flottaggio durante il quale, sembra per evitare l'impatto con un battello carico di passeggeri che si era avvicinato troppo per assistere, decise di tentare il decollo, sebbene la velocità non fosse sufficiente.

Fu evitato lo scontro ma il gigantesco aereo finì in stallo, precipitando poi in acqua.

Il prototipo subì danni irreparabili ma pilota e motoristi si salvarono. Il relitto venne riportato a riva, ma di lì a pochi mesi fu distrutto in un incendio dal quale vennero recuperati solo alcuni pezzi: una parte della prua, i due galleggianti laterali, un motore e il pannello comandi. L'impresa fu abbandonata, non c'erano i mezzi finanziari. Il "Transaereo" rimase fino alla fine degli anni Trenta il più grande aeroplano mai costruito nel mondo e il primo esempio della storia di aeroplano destinato al trasporto di massa.

Dettagli tecnici: Apertura alare 30 m - Lunghezza 23,45 m - Altezza 9,15 m - Motore Otto Motori V12 Liberty L-12 raffreddati a liquido - Peso a vuoto 14.000 kg - Velocità massima 130 km/h.

PER I COMANDANTI DEL SETTORE SUPERYACHTS

## Benetti Yachtmaster XXI edizione phygital

VIAREGGIO – Benetti lancia la ventunesima edizione dello Yachtmaster, in un'inedita versione phygital. Il tradizionale appuntamento dedicato a comandanti e professionisti del settore dei superyacht, quest'anno si svolgerà da domani 18 a dopodomani 19

febbraio con un ricco programma d'incontri e approfondimenti, intervallati da attività d'intrattenimento.

Filo conduttore di questa edizione saranno le tecnologie e le innovazioni di prodotto degli yacht di nuova generazione che guardano

con sempre maggior attenzione all'ambiente.

Come ogni anno, saranno presenti numerosi e importanti partner per i quali è stato organizzato un virtual trade show, uno spazio virtuale dedicato all'esposizione dei propri prodotti.

## Feport e la 4° rivoluzione

ROTTERDAM – Da Feport, in collaborazione con TOC Digital e TIC 4.0 in relazione al lavoro relativo agli standard comuni utilizzabili dell'industria delle operazioni cargo, arriva l'invito a partecipare a

un webinar internazionale in inglese dalle 9.30 di mercoledì 24 febbraio. Sulla pagina di Feport vengono fornite le informazioni per collegarsi e poter partecipare all'evento: che viene definito di grande importanza per la

sfida della quarta rivoluzione mondiale (decarbonizzazione, automazione, nuovi lavori eccetera). Verranno anche illustrate le evoluzioni del mondo dei contenitori con i nuovi standard in fase di definizione.

# DKV sui pedaggi in Marocco

Il fornitore di servizi per la mobilità è la prima azienda europea ad offrire servizi di pedaggio nel continente africano

MILANO – DKV, il fornitore europeo leader per i servizi di mobilità B2B, annuncia che i propri clienti possono ora pagare il pedaggio in Marocco senza l'utilizzo di contanti, attraverso l'OBU prepagata TAG JAWAZ.

DKV Mobility e il gestore dei pedaggi del Marocco, Afriquia SMDC, hanno infatti stipulato un contratto che permette di coprire l'intera rete sottoposta a pedaggio che, nel paese nordafricano, si estende per 1.750 chilometri.

Per acquistare l'unità di bordo, i clienti DKV possono scegliere comodamente tra quaranta punti vendita e stazioni di rifornimento lungo le principali arterie di traffico in Marocco.

Nelle stazioni di pedaggio, i clienti DKV possono pagare i pedaggi automaticamente tramite



l'OBU utilizzando la corsia di pedaggio drive-through.

"Siamo molto orgogliosi di poter offrire ai nostri clienti anche il pagamento del pedaggio in Marocco. Per la prima volta nella storia della nostra azienda copriamo anche il continente africano con il servizio di pedaggio.", dichiara Jérôme Lejeune, managing director Toll di DKV.

"DKV vanta già una partnership

di lunga data con Afriquia SMDC per il pagamento dei carburanti. Siamo orgogliosi di poter collaborare anche sul fronte del pedaggio rispondendo, in questo modo, alle esigenze di molti clienti europei ed africani che sempre più utilizzano la rete autostradale marocchina per il trasporto di merci.", aggiunge Marco Berardelli, managing director di DKV Italia.

Elbaghdadi ceo di Afriquia SMDC aggiunge: "Come leader della distribuzione di petrolio e gas in Marocco, siamo felici che la partnership con DKV vada oltre l'accettazione DKV per il rifornimento carburante nella nostra rete di stazioni di servizio. L'offerta di pedaggio TAGS per i clienti DKV, è un naturale passo avanti per massimizzare la soddisfazione del cliente con un unico fornitore".

DALLA FINE DI GIUGNO CON DUE TRIP ALLA SETTIMANA

## EasyJet tornerà a volare tra Palermo e Amsterdam



AMSTERDAM – Dopo tre anni, easyJet torna a collegare Palermo e Amsterdam con due voli settimanali, operati il venerdì e il lunedì. A partire dal 28 giugno, i voli decolleranno da Amsterdam alle 12.00 il venerdì e alle 11.15 il lunedì per atterrare in Sicilia, da dove ripartiranno alle 15.40 il venerdì e alle 15.15 il lunedì, fino al 29 ottobre. Con la reintroduzione di questa rotta, salgono a otto le destinazioni nazionali e internazionali raggiungibili dall'aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo durante l'estate 2021.

"Con la programmazione estiva che abbiamo annunciato oggi, e, in particolare con la nuova rotta tra Palermo e Amsterdam, vogliamo confermare il nostro impegno a migliorare la connettività della Sicilia, rispondendo alla domanda di viaggio dei nostri passeggeri. I segnali per la prossima estate sono positivi e ci auguriamo di cuore che i continui progressi nei programmi di vaccinazione, in aggiunta alle misure di sicurezza aggiuntive che abbiamo introdotto e a quelle implementate dagli aeroporti, possano incoraggiare gli italiani a prenotare le proprie vacanze con fiducia" - ha commentato Lorenzo Lagorio, country manager di easyJet Italia.

"Ci fa piacere che una grande compagnia come easyJet continui a puntare sulla Sicilia e su Palermo, anche in questa difficile fase - afferma Natale Chieppa, direttore generale di Gesap, la società di gestione dell'aeroporto internazionale di Palermo "Falcone Borsellino" -. Oltretutto, Amsterdam è una rotta molto ambita che spesso registra una domanda di slot superiore alle reali disponibilità, quindi un motivo in più da parte nostra per apprezzare la scelta di easyJet. Ci auguriamo che nelle prossime settimane la situazione sanitaria

migliori e consenta un controllo ed una efficacia sempre maggiore nella lotta alla pandemia. L'aeroporto di Palermo, insieme agli staff medici della Regione Siciliana - conclude il dg di Gesap - ha messo a disposizione un'area per i test rapidi gratuiti molto efficiente e funzionale, per consentire il controllo dei passeggeri in arrivo e facilitare una ripresa del movimento turistico".

Quest'estate, da Palermo sarà quindi possibile viaggiare verso Malpensa e Napoli in Italia; Londra Gatwick e Londra Luton nel Regno Unito; Ginevra in Svizzera; Amsterdam in Olanda; Parigi Orly e Lione in Francia.

www.lorenzini-terminal.it





PER I TRAGHETTI IN ADRIATICO

## Meno CO<sup>2</sup> ottimizzando le rotte

ZADAR – Di quanto possiamo ridurre le emissioni di CO<sup>2</sup> dei traghetti grazie all'ottimizzazione delle rotte nautiche? Di quanto è possibile ridurre la loro intensità di carbonio? E quanto incidono onde e correnti? Un nuovo studio guidato dalla Fondazione CMCC ci mostra come saranno le future rotte dei traghetti a basse emissioni di CO<sup>2</sup>, con un focus sull'Adriatico.

Un nuovo studio guidato dalla Fondazione CMCC, realizzato nell'ambito delle attività del progetto Interreg Italia-Croazia GUTTA e pubblicato di recente sulla rivista Journal of Marine Science and Engineering, esplora la potenziale riduzione d'intensità di carbonio attraverso l'ottimizzazione delle rotte, nel trasporto marittimo a corto raggio.

Con questo fine, il modello di ottimizzazione della rotta VISIR (discoVerIng Safe and efficient

Routes) è stato aggiornato alla versione "VISIR-2", rendendolo in grado di calcolare le rotte di minima CO<sup>2</sup> per i traghetti, tenendo conto sia delle onde che delle correnti marine.

"VISIR è in grado di calcolare rotte ottimali suggerendo deviazioni per evitare i mari agitati e la relativa perdita di velocità della nave". In VISIR-2 è stato inoltre introdotto un modello più accurato di imbarcazione, facendo uso di un simulatore navale ospitato presso l'Università di Zadar, partner del progetto GUTTA, grazie al quale è stato possibile stimare le performance e le emissioni di un traghetto in diverse condizioni del mare."

Il Mare Adriatico si è rivelato un interessante candidato per testare il ruolo dell'ottimizzazione delle rotte; questo mare è infatti regolarmente attraversato da diverse linee di traghetti che uniscono i

porti in Italia con i porti di Croazia, Montenegro e Albania.

"I nostri risultati supportano la tesi che l'ottimizzazione della rotta potrebbe essere una misura operativa praticabile, su tratte di corto raggio, per contribuire nel breve termine alla riduzione delle emissioni e dell'intensità di carbonio dei traghetti", commenta Mannarini. "In uno dei nostri casi studio le simulazioni ci hanno mostrato come, grazie alla sola ottimizzazione, si arrivi a risparmiare fino all'11% d'intensità di carbonio, e questo rappresenta un risultato incoraggiante alla luce degli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati da IMO e Unione Europea. Il nostro sforzo adesso è teso a produrre stime statisticamente sempre più significative attraverso uno strumento web che stiamo sviluppando nell'ambito del progetto GUTTA".

NASCE CON IL SUPPORTO DEL RINA

## La prima nave al mondo a metanolo e ammoniacca

Una volta completata, la progettazione aprirà la strada ad applicazioni su altre tipologie di navi



Nella foto: Un rendering della futura cisterna.

GENOVA – RINA, società di classificazione navale leader a livello mondiale, e Shanghai Merchant Ship Design & Research Institute (SDARI) hanno siglato un accordo per lo sviluppo della prima nave al mondo che potrà essere alimentata con metanolo o ammoniacca.

Nell'ambito dell'accordo, SDARI si concentrerà sullo sviluppo del concept design mentre RINA, mettendo in campo anche l'esperienza nell'utilizzo di carburanti alternativi, accerterà il rispetto

delle normative internazionali. Il progetto offrirà la possibilità di comprendere l'utilizzo sia dell'ammoniaca sia del metanolo su una nave cisterna e porrà le basi per l'applicazione della stessa tecnologia ad altri tipi di nave. MAN Energy Solutions fornirà le sue competenze di primo livello nella tecnologia del dual fuel.

Giosuè Vezzuto, executive vice president Marine del RINA, ha dichiarato: "La progettazione delle navi è già all'avanguardia in tema di

efficienza energetica e, con l'utilizzo di carburanti alternativi, l'industria dello shipping potrà raggiungere gli ambiziosi obiettivi IMO 2030 e 2050 per la riduzione delle emissioni. Una nave progettata appositamente per l'utilizzo di ammoniacca e metanolo come combustibili è una soluzione che guarda al futuro. Questo è un traguardo che si inserisce tra le iniziative del RINA dedicate alla transizione energetica e siamo orgogliosi di partecipare a questa iniziativa che crediamo andrà a beneficio dell'intero settore".

Wang Gang Yi, vicepresidente di SDARI, ha detto: "SDARI punta molto sul settore Ricerca & Sviluppo per progettare navi sempre più efficienti e studiare l'utilizzo delle fonti di energia innovative e sostenibili. Siamo determinati a trovare soluzioni progettuali sempre più efficaci e lieti di collaborare con il RINA su obiettivi comuni per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione di emissioni fissati dall'IMO per il 2030 e il 2050".

## Nautica sostenibile: barche a bi-fuel GPL

Autogas Italia: "Abbiamo convertito a GPL alcune migliaia di imbarcazioni nel mondo ma in Italia percorso ad ostacoli, la normativa non è chiara"



MODENA – La società italiana Autogas Italia, specializzata nella produzione di innovativi sistemi per l'alimentazione a gas in motori endotermici, ha superato la soglia delle 3000 conversioni bi-fuel GPL sulle imbarcazioni.

L'azienda, in collegamento con Ecomotive Solutions - gruppo Holdim - da diversi anni è impegnata nello sviluppo di sistemi che applicati a motori fuoribordo permettono il loro funzionamento bi-fuel benzina GPL e in alcune applicazioni anche a solo GPL.

Le emissioni dei motori nautici, infatti, tendono ad essere concentrate in aree specifiche quali porti (sia costieri che ricreativi), laghi e fiumi, causando elevati livelli localizzati di inquinanti quali CO, HC e NOx.

Grazie a programmi specifici per la loro riduzione, in particolare contenendo le emissioni allo scarico dei motori fuoribordo a benzina, si avrebbe a disposizione uno strumento importante per raggiungere l'obiettivo di salvaguardia delle acque come richiesto anche dalle norme comunitarie.

La maggior parte dei motori fuoribordo bi-fuel che viaggiano con i sistemi prodotti dall'azienda modenese navigano in Paesi del Sud America, dove grazie alla collaborazione con aziende locali del settore nautico sono stati portati avanti sviluppi tecnici e conversioni su motori da 40 fino a oltre 200 HP di potenza.

Il sistema, che deriva tecnicamente dal settore automobilistico, preleva il GPL in fase liquida dal serbatoio (o dai serbatoi, se è presente più di uno) e lo trasforma in gassoso grazie a un riduttore di pressione modificato per uso nautico. Il gas in fase gassosa viene inviato al motore e iniettato cilindro

per cilindro per mezzo di iniettori controllati da una centralina elettronica che gestisce tutto il sistema gas dialogando con l'elettronica originale del motore. La centralina, visto il tipo di impiego, è completamente sigillata/resinata per evitare possibili infiltrazioni

di acqua sui componenti elettronici.

Perché in questi Paesi si decide di trasformare un motore fuoribordo a benzina? Le motivazioni sono ecologiche o economiche in base al tipo di utilizzo delle imbarcazioni.

"L'aspetto 'ecologico' - spiegano i tecnici Ricerca e Sviluppo di Autogas Italia - è primario e riveste importanza in tutti i motori trasformati, ma con particolare e specifico impiego nei grandi allevamenti di pesca, dove per lo spostamento tra le vasche di allevamento l'utilizzo di imbarcazioni con motori alimentati a GPL contribuisce al mantenimento di acque pulite per un pescato di maggior pregio e qualità, anche se non è trascurabile la salvaguardia delle acque costiere o lagunari. L'aspetto economico è maggiormente considerato, anzi diventa preponderante, da chi utilizza i natanti per trasporti giornalieri o a lunga percorrenza di persone o di cose, visto l'elevato consumo di combustibile per ogni ora di viaggio."

"L'Italia ha un territorio con oltre 7.500 km di coste marine e oltre 10 laghi navigabili, dove sono presenti sia imbarcazioni da diporto che da lavoro - sottolineano alla Autogas Italia - ma il tema della riduzione delle emissioni inquinanti in acqua non sembra riscontrare particolare interesse, se non a parole, da parte delle istituzioni siano esse nazionali o regionali. Esiste già una normativa europea che regola queste trasformazioni, ma risulta assai complesso, in Italia, comprendere quale possa essere il corretto percorso per poter convertire a bi-fuel motori fuoribordo già naviganti, senza tralasciare l'aspetto riformatorio."

"Attualmente le acque italiane sono 'navigate' solo da alcune decine di imbarcazioni con doppia

alimentazione bi-fuel GPL benzina (alcune delle quali omologate direttamente dal costruttore del natante), ma il loro sviluppo su scala più vasta potrebbe essere un importante aiuto all'economia italiana (il comparto delle aziende italiane del settore continua ad essere leader mondiale) con l'obiettivo di aiutare il nostro Paese ad essere un importante player nel concetto di green economy promosso dalla Comunità Europea".

Ecomotive Solutions, Serralunga di Crea (AL) e Autogas Italia (Modena), operano nell'ambito motoristico dei carburanti alternativi e delle energie rinnovabili. Fanno parte del gruppo Holdim, che dal 1991 sviluppa soluzioni per la gestione elettronica del motore. Info: www.ecomotive-solutions.com - www.autogasitalia.it - www.holdim.it.

ALL'INTERNO DEL PIANO SPACE ECONOMY

## Decolla (lentamente) "Copernicus"

Impostato anche un Forum Nazionale delle comunità di utenti sul clima e conseguenze

ROMA – Nel prossimo mese lo sviluppo del giovane "Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente" vivrà uno scatto di crescita per certi versi decisivo.

Le diverse componenti SNPA infatti si impegneranno formalmente per entrare in punta di piedi nella Space Economy. Uno spazio - è proprio il caso di dirlo - in cui realizzare prodotti operativi omogenei per tutto il Sistema.

Il professor Andrea Taramelli, delegato nazionale presso lo User Forum Europeo sottolinea le attività che negli ultimi anni hanno portato a questo punto: "Tutto nasce da Copernicus, il programma europeo di osservazione della Terra - spiega

il professor Taramelli - dedicato a monitorare il nostro pianeta e il suo ambiente. Offre servizi di informazione a valore aggiunto ottenuti da osservazione satellitare e dati in siti, organizzati in sei categorie: Atmosfera, Ambiente marino, Territorio, Cambiamenti climatici, Sicurezza, Emergenze. Per utilizzare al meglio questa mole di dati e di informazioni senza precedenti, all'interno del Piano strategico Space Economy è

stato creato il programma nazionale a supporto dei servizi operativi nazionali "Mirror Copernicus", recentemente integrato con nuove risorse nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Inoltre la Presidenza del Consiglio dei Ministri si è dotata di uno strumento, il Forum Nazionale degli Utenti Copernicus, costituito dai rappresentanti delle diverse comunità di utenti che coordinano e raccolgono le istanze delle diverse comunità".

DALLA GUARDIA COSTIERA DI PIOMBINO

## Salvata una tartaruga



PIOMBINO – A seguito di una segnalazione pervenuta alla Sala Operativa della Guardia Costiera di Piombino è stata recuperata e salvata, presso il Bagno La Perla sito nel Comune di San Vincenzo (LI), una tartaruga rinvenuta sulla spiaggia impigliata in un groviglio di cordame. Si è trattato di una "Caretta-Caret-

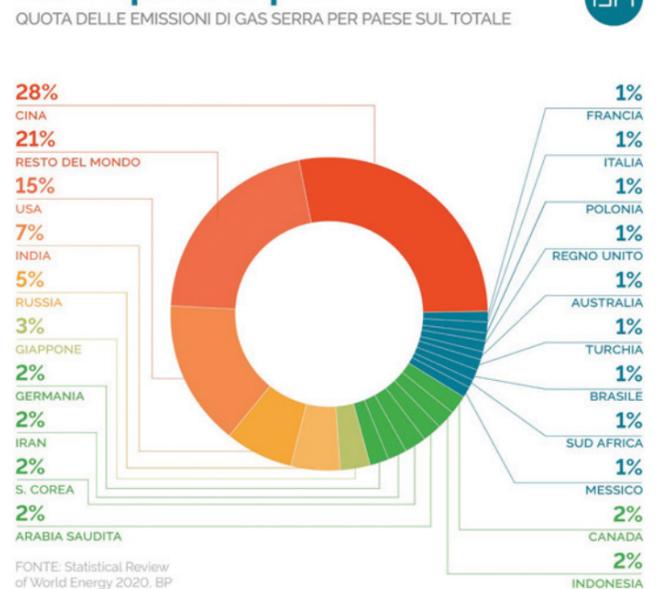
ta" di lunghezza complessiva di 45 cm e larghezza 31 cm per un peso di circa Kg 4,410. L'animale marino con molta probabilità, era stato portato sulla spiaggia dalle mareggiate che avevano investito le coste locali nei giorni scorsi.

I militari della Guardia Costiera dopo aver liberato il rettile marino dal cordame che ne avvolgevano la pinna sinistra limitandone, pertanto, i naturali movimenti, provvedevano a trasportare l'esemplare, su disposizione della ARPAT Area Mare Livorno, presso l'acquario di Livorno per le cure del caso e il successivo rilascio.

Le condizioni di salute verranno costantemente e attentamente monitorate anche nei prossimi giorni dal personale specializzato.

Anche in questo caso l'intervento è stato assicurato grazie alla segnalazione di attenti cittadini, ai quali si rinnova l'invito a riportare ogni evento d'interesse afferente la tutela dell'ambiente marino alla Guardia Costiera, contattabile tutti i giorni, 24 ore su 24.

### Chi inquina di più?



MILANO – Dal dossier 2020 di ISPI per le imprese risulta che le emissioni di CO<sup>2</sup> sono diminuite a causa delle restrizioni imposte dalla pandemia. Ciò nonostante la crisi climatica è ancora in atto. Secondo le elaborazioni riportate dal sito da un lato gli eventi meteorologici estremi sono sempre più frequenti e intensi e, dall'altro, mancano politiche e misure del tutto adeguate a combattere il riscaldamento globale.

Questa visione allarmata (e forse allarmistica) si contrappongono gli accordi di Parigi e le politiche in atto nei principali paesi responsabili dell'inquinamento. L'Europa s'è

impegnata a ridurre del 50% gli inquinamenti entro il 2030 e la Cina addirittura a cancellarli entro il 2950. C'è infine da ricordare che il riscaldamento globale non sembra causato in toto dall'uomo, ma fa parte di cicli geologici di migliaia di anni, riscontrati anche dallo studio delle "varote" di ghiaccio estratte sia al polo nord che a quello sud. E i suddetti rilevamenti avrebbero confermato che siamo in pieno ciclo di riscaldamento - come già migliaia di anni fa - con i ghiacci che si sciolgono e che porteranno a un progressivo innalzamento del livello dei mari fino a 20/25 metri rispetto ad oggi.



AL CANTIERE MUGGIANO DI FINCANTIERI

## Varata la "Damsah" per la Marina Qatar

Ha avuto inoltre luogo in contemporanea anche l'impostazione della quarta unità "Sumaysimah"



TRIESTE – Si sono svolte, presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia), il varo tecnico di "Damsah" e l'impostazione di "Sumaysimah", rispettivamente seconda e quarta unità della classe di corvette "Al Zubarah", commissionate a Fincantieri dal Ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del programma di acquisizione navale nazionale e previste per la consegna rispettivamente nel 2022 e 2023.

Alla cerimonia, svoltasi in formato ristretto e nel pieno rispetto delle prescrizioni anti contagio, hanno partecipato il

major general Mubarak Mohamed A.K. Al-Khayarin, deputy chief of staff for administration and logistics affairs delle Forze Armate del Qatar, l'ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio, comandante Marittimo Nord, e Giuseppe Giordo, direttore della Divisione Navi Militari di Fincantieri.

Le unità, progettate in accordo al regolamento RINAMIL, saranno altamente flessibili con capacità di assolvere a molteplici compiti, che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare al ruolo di

nave combattente. Lunghe circa 107 metri, larghe 14,70 metri, saranno dotate di un sistema di propulsione combinato diesel e diesel (CODAD), potranno raggiungere una velocità massima di 28 nodi ospitando a bordo 112 persone.

Le corvette potranno inoltre impiegare mezzi veloci tipo RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), imbarcandoli tramite una gru laterale e una rampa situata all'estrema poppa. Il ponte di volo e l'hangar saranno attrezzati per accogliere un elicottero NH90.

NELLA GRANDE SFIDA VELICA DELL'AMERICA'S CUP

## Un livornese su "Luna Rossa"



LIVORNO – C'è anche un livornese nell'equipaggio di "Luna Rossa", impegnato contro gli inglesi di "Ineos" per l'onore di sfidare la barca della Nuova Zelanda nella finale della XXVI edizione della Coppa America. Si

chiama Shannon Falcone, è uno dei grinder - cioè quelli alla manovra delle vele, ruolo di grande importanza - ed è stato scelto da Fabrizio Bertelli e da Max Sirena grazie a un palmares tra i più ricchi del mondo. Shannon è figlio

di Carlo Falcone, il livornese console italiano ad Antigua e a sua volta pluricampione velico internazionale, oggi proprietario anche di una delle barche storiche più italiane che ci sia, "Caccia alla volpe" progetto di Andrea Vallicelli ed ancora competitiva malgrado i suoi anni.

Shannon è nato in Gran Bretagna ma a 3 anni aveva già partecipato - con il papà - a una transatlantica tiratissima. Poi ha inanellato in tutto il mondo decine e decine di vittorie. Compresa quella proprio in Coppa America nell'equipaggio di "Oracle", la barca Usa che riuscì a riportare la "Brocca" negli Stati Uniti, prima che i neozelandesi se la facessero definitivamente (almeno fino ad oggi) propria.

Shannon viene spesso a Livorno dove con il padre Carlo ha una bella casa anche ad Antignano, oltre ad aver recentemente acquistato un castelletto in provincia di Torino. A sue volte Carlo non manca un'estate nell'arcipelago toscano, dove è presente con la sua barca sia all'Elba che alla Capraia. Ad Antigua gestisce uno dei più importanti "marina" dei Caraibi, in baia Nelson. E nel suo ufficio tiene ovviamente la "Brocca" che Shannon conquistò con "Oracle". In attesa - speriamo, con tutti gli scongiuri del caso - di portare a Livorno quella che attualmente è in gara.

A.F.

L'AMARA DENUNCIA DI TRASPORTOUNITO

## Nuovo blocco stradale fra Genova e Bolzaneto

Si temono altri danni ai esportatori per oltre 25 milioni di euro

GENOVA – Quaranta chilometri di autostrada in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova; inevitabili code chilometriche in città e lungo il tragitto autostradale, disagi che ricadranno puntualmente sugli autotrasportatori e che, dopo quaranta giorni di blocco, si troveranno a pagare un conto danni che varierà fra i 25 e i 28 milioni di euro, conto che, una volta di più, non potranno spartire con una merce e con categorie che hanno invece sopportato e assorbito un incremento di 50 volte dei noli marittimi, ma oppongono un muro invalicabile alla condivisione anche di soli 50 euro negli extracosti del trasporto su gomma.

A disegnare l'ennesimo scenario da incubo non è un veggente. Secondo il coordinatore di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti, è già tutto scritto e inevitabile, da quando lunedì ASPI aprirà un cantiere che chiuderà per 40 giorni la tratta fra Genova Ovest e Bolzaneto e tutti i mezzi pesanti in uscita dal porto verranno dirottati verso la A10 o la A26 sobbarcandosi,

oltre agli inevitabili ingorghi, 40 chilometri di guida in più.

"Nulla di nuovo sotto il sole - afferma Tagnochetti - se non che ormai per l'autotrasporto la corsa verso il collasso subisce una nuova e probabilmente letale accelerazione."

Secondo Trasportounito non è solo l'apertura di un ennesimo cantiere a decretare questo destino, ma anche la concomitanza di una serie di fattori e di scelte negative che rimbalzano sull'autotrasporto, ultimo anello della catena, l'intero conto dei danni.

a) Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (che oggi non c'è più) non ha mantenuto gli impegni assunti con le categorie economiche liguri né tantomeno disposto i ristori promessi;

b) Autostrade 1° tronco, con la media di 6 Ordinanze al giorno, prosegue imperterrita con la sua pianificazione dei lavori estemporanea, fondata su interventi non risolutivi, orientati al massimo contenimento delle spese, attraverso cantieri non dinamici a tratti deserti e quindi spingendo la socializzazione dei costi,

ovvero la ricaduta degli stessi... a carico dell'autotrasporto (non solo quelli operanti con il porto, ma anche corrieri, alimentari ecc., tutti quelli costretti a muoversi nel nodo di Genova) e degli automobilisti.

c) Le Istituzioni non riescono ad avere peso nella diatriba tecnica tra MIT e ASPI e quindi non hanno forza nel difendere la continuità operativa e produttiva delle imprese.

d) Totale mancanza di azioni forti da parte dei Parlamentari liguri, lontani dal chiedere il riconoscimento politico dell'isolamento della Liguria e quindi aiuti di Stato motivati dalla discontinuità territoriale e a sostegno del sistema imprenditoriale e cittadino.

"Il tutto in un quadro di gravi difficoltà economiche dal quale vi è il serio pericolo - conclude Tagnochetti - dall'avvio di uno scontro sociale fra autotrasporto e committenza che continua a pensare di poter far pagare alle imprese del trasporto su gomma qualsiasi onere, che, normalmente, dovrebbe essere almeno condiviso dalla merce".

DOPO ANNI DI STABILITÀ, LA COMPAGNIA TORNA A CRESCERE

## Evergreen, ordine record in Asia



TAIPEI – Gli ordini di nuove navi dalla compagnia taiwanese Evergreen - oggi tra le prime dieci al mondo - ha fatto un salto in alto con un forte programma di potenziamento.

Secondo quanto si legge in campo internazionale sui siti specializzati, la compagnia ha ordinato cinque navi da 15.000 TEUs alla Samsung Heavy Industries in Corea del Sud, altre cinque navi con le stesse caratteristiche alla cinese

Hudong-Zhonghua e ben dieci navi alla giapponese Shoei Kisen.

Una trentina di navi porteranno Evergreen ad avere una flotta di circa 1,6 milioni di slots, quasi uguale alla giapponese Ocean Network Express (ONE).

I dati di Alphaliner mostrano che Evergreen attualmente gestisce una flotta di 197 navi con una capacità totale di 1,28 milioni di TEUs, rendendola la settima linea

di container più grande del mondo, dopo essere stata per qualche anno fuori dalla classifica delle prime dieci. Attualmente Evergreen ha un portafoglio ordini di 60 navi con una capacità totale di circa 454.200 TEUs. Gli analisti sottolineano che la cura di ammodernamento e di massima attenzione al rendimento della flotta, in atto con gli attuali vertici, ha fatto "il miracolo" in tempi certo non facili con le compagnie di tutto il mondo.

PIENA ADESIONE AL BANDO EUROPEO HORIZON

## Contro le emissioni nocive: Ravenna su Hyseport

RAVENNA – L'Autorità Portuale di Ravenna partecipa alla proposta progettuale "Hyseport", presentata nei giorni scorsi in risposta al bando Europeo Horizon 2020 Green Deal LC-GD-5-1-2020.

Il Progetto, coordinato dall'Autorità Portuale di Savigliana e che vede la partecipazione di diversi partner istituzionali, accademici e imprenditoriali provenienti da Italia, Spagna, Francia, Belgio, Olanda e Grecia, si pone l'obiettivo generale di ridurre, grazie all'utilizzo

di innovazioni tecnologiche, le emissioni nocive delle attività portuali, favorendo la transizione verso energie più pulite.

Nell'ambito del Progetto "Hyseport" l'Autorità Portuale di Ravenna parteciperà agli studi inerenti all'utilizzo dell'idrogeno come fonte di energia pulita e all'implementazione di un elettrolizzatore collegato a un sistema di elettrificazione delle banchine.

Oltre all'Autorità Portuale di Ravenna, il Progetto vede la partecipazione di altri due

partner emiliano-romagnoli: la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica e la Società SAPIR - Porto Intermodale Ravenna. Quest'ultima azienda testerà un sistema di smistamento dei vagoni innovativo; nello specifico tale sistema prevede l'utilizzo di un locomotore telecomandato e alimentato a batterie, che può comporre treni all'interno del terminal.

Se Hyseport sarà ammesso a finanziamento le attività del progetto avranno inizio nel corso del 2021.

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

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

DALLO STUDIO PRESENTATO SU LIVORNO DALL'IRPET

## La pandemia e il territorio

Come ha inciso il Covid, quali sono stati i punti di resistenza e il valore della logistica - Le indicazioni del presidente di Confindustria locale



Nella foto: Il tavolo del webinar in Comune.

il saluto del sindaco, a presentare i lavori.

“La conoscenza della realtà economica e sociale della nostra città - ha spiegato l'assessore - è fondamentale per le scelte di governo, per individuare le situazioni di maggiore difficoltà ed indirizzare gli interventi. Per questo abbiamo deciso di riprendere la collaborazione con Irpet, l'istituto della Regione Toscana che opera nel campo della ricerca a sostegno della programmazione economica. Un rapporto di collaborazione che esisteva in passato, ma che da lunghi anni non era più stato attivato”.

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

“Il primo rapporto - ha concluso l'assessore Simoncini - non poteva non fare i conti con le conseguenze dell'emergenza sanitaria su lavoro ed economia cittadina. L'occasione della presentazione consentirà oggi anche di avere un primo scambio di idee con alcuni

dei soggetti più significativi della realtà sociale livornese.”

Il cavaliere del lavoro Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno-Massa, a sua volta ha tracciato un quadro esaustivo della situazione. La pandemia - ha detto - ha impattato pesantemente sulle economie e il sistema produttivo italiano ne risentirà con un -10% annuo circa. “Tuttavia i dati testimoniano la sostanziale robustezza di alcune delle nostre imprese - ha detto il presidente Neri - e in generale la loro capacità di adattamento, confermando il nostro paese come settima potenza manifatturiera mondiale”.

Nel dettaglio della relazione Irpet, Piero Neri ha confermato che nel 2020, in un clima di decremento congiunturale, il sistema industriale livornese ha mostrato una sostanziale tenuta, a differenza di quanto avvenuto in altre aree toscane. Confindustria ha anche registrato un forte aumento della cassa integrazione (+30%) con circa 3 milioni di ore in più, meno della media del resto della Toscana. L'industria livornese rappresenta il 17% del valore aggiunto del territorio e il 22% degli occupati.

Dopo aver sottolineato la partecipazione delle imprese costiere ai bandi di concorso regionali per nuovi incubatori, il presidente Neri ha messo l'accento sull'esigenza di una logistica di qualità, con migliori collegamenti tra porti, interporto, aeroporto e rete ferroviaria. “Come è imprescindibile - ha specificato - completare le bonifiche SIN-SIR e insieme spingere sulla digitalizzazione e innovazione tecnologica”. Riferendosi agli studi dell'istituto Tagliacarne, il dottor Neri ha ricordato che “in un triangolo di vari ettari c'è un'ampia piana che può contare una infrastruttura logistica di primo piano nel Paese: 77 ettari tra Livorno e Collesalveti già urbanizzati ma che necessitano di bonifiche. Uno degli obiettivi di fondo - ha concluso - del “patto di alleanza del territorio” sottoscritto da Confindustria e sul quale bisogna puntare per la ripresa.

## Nel Palacrocchiere di Savona il “Silver Vaccination Day”

Grazie a un accordo tra ASL 2 Savonese e Costa Crociere, il secondo terminal del Palacrocchiere sarà utilizzato regolarmente nel corso di tutta la campagna vaccinale contro il Coronavirus



SAVONA - Il Palacrocchiere di Savona è stato messo a disposizione del “Silver Vaccine Day”, la campagna di vaccinazione contro il Coronavirus per gli over 80, promossa dalla Regione Liguria.

La somministrazione dei vaccini viene effettuata in Calata delle Vele, a seguito di un accordo sottoscritto tra ASL 2 Savonese e Costa Crociere, che ha costruito e ha in concessione la struttura portuale. L'accordo è stato promosso da Regione Liguria con il contributo di Comune di Savona, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, la Polizia di Frontiera, U.M.A.A.F.

Nel corso delle quattro giornate del “Silver Vaccine Day” savonese sono state vaccinate in totale circa 1.200 persone over 80, individuate attraverso sorteggio e contattate



direttamente da Liguria Digitale.

Il secondo terminal del Palacrocchiere continuerà ad essere utilizzato anche per le fasi successive della campagna vaccinale, che coinvolgerà progressivamente altre fasce della popolazione, diventando uno dei punti fissi di somministrazione attivati dall'ASL 2 Savonese.

Il centro di vaccinazione del Palacrocchiere è stato realizzato al piano terra del secondo terminal, su una superficie di circa 1.500 mq. Le persone prenotate per il vaccino potranno accedere alla struttura da due differenti entrate, una per i pedoni da Via Baglietto/Via della Calata, e l'altra per le automobili dall'entrata che conduce in area portuale. Grazie anche agli ampi spazi esterni, si prevede che il punto vaccinale del Palacrocchiere potrà accogliere sino a 600 persone al giorno, contribuendo in maniera efficace alla rapida distribuzione del vaccino nel territorio savonese. La ASL 2 Savonese ha sviluppato uno specifico protocollo sanitario e di sanificazione per garantire che le operazioni si svolgano nel massimo della sicurezza, e potrà contare sugli allestimenti già disponibili e utilizzati da Costa Crociere per i protocolli sanitari previsti dalla compagnia per i propri passeggeri.

“Costa Crociere è di casa a Savona da oltre 20 anni. Per questo, a fronte di un'iniziativa di fondamentale importanza come la campagna vaccinale, abbiamo voluto fare il possibile per dare il nostro contributo e venire incontro alle necessità delle autorità sanitarie e dei cittadini per accelerare la distribuzione del vaccino” - ha dichiarato Mario Zanetti, chief commercial officer di Costa Crociere e direttore generale di Costa

Group Asia.

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha dichiarato: “La forza di un legame tra un'impresa e il territorio si vede nei momenti buoni, quando migliaia di crocieristi affollano e danno colore alla città, e nei momenti difficili, quando abbiamo ospitato le navi la scorsa primavera o adesso i centri per la vaccinazione. Il mare è sempre fonte di valore per la Liguria”.

Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona, ha dichiarato: “Desidero ringraziare Costa Crociere, unitamente ad Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e Agenzia delle Dogane, per aver messo a disposizione il Palacrocchiere in occasione della seconda fase vaccinale che si è avviata nella giornata di venerdì 12 febbraio presso il Palatrincee. In una fase così importante e delicata Costa Crociere ha, nuovamente, dimostrato la sua vicinanza alla Città di Savona”.

PER IL SALVATAGGIO DEL PRESTIGIOSO MARCHIO NAUTICO

## Ferretti Group e Sanlorenzo in Joint Venture su Perini Navi

Incontrato il curatore fallimentare della società per un possibile subentro

LA SPEZIA/FORLÌ - Ferretti Group e Sanlorenzo annunciano la creazione di una NewCo in Joint Venture paritetica per rilevare

Perini Navi, dichiarata fallita dal Tribunale di Lucca lo scorso 29 gennaio.

Attraverso la NewCo, Ferretti Group e Sanlorenzo, leader mondiali ed espressione dell'eccellenza nautica italiana, hanno manifestato interesse a formulare un'offerta che preveda l'acquisizione di marchi, asset e attività italiane di Perini Navi, anche, eventualmente, previo affitto di ramo d'azienda, così da garantire una più agile e rapida ripresa delle attività produttive e il mantenimento dei livelli occupazionali.

“Giornata importante per la nautica italiana, per i dipendenti e le famiglie di Perini Navi. Passione, esperienza e competenze uniche che in questo modo continueranno a essere tutelate. Così come l'indotto di Perini Navi, che oggi viene salvaguardato, composto di tanti fornitori a cui verrà restituita e assicurata serenità” ha commentato l'avvocato Alberto Galassi, amministratore delegato di Ferretti Group. “Come Ferretti Group siamo alla continua ricerca di eccellenze e abilità che si integrino con le nostre: spesso, vedi il caso di oggi, le troviamo in Italia. Siamo sicuri che il nostro impegno si tradurrà in ulteriore crescita con benefiche ricadute sul territorio e maggior splendore per la nautica italiana. Mi piace anche sottolineare l'importanza storica dell'alleanza con Sanlorenzo, in linea con il nuovo spirito di collaborazione che si respira nel



Paese: un benefico ampliamento di orizzonte che ci permetterà di cogliere ancora più opportunità e successi”.

“Ho cominciato la mia storia professionale nella nautica a Viareggio proprio nel luogo e nell'anno in cui a pochi passi nasceva Perini Navi”, ha dichiarato il Cav. Massimo Perotti, executive chairman di Sanlorenzo. “Era il 1983 e da allora ho sempre guardato con grande ammirazione al modello di business di questo marchio straordinario: imbarcazioni dalle qualità eccellenti, costruite rigorosamente su misura per un limitato numero di esperti conoscitori dello yachting. Caratteristiche di unicità che

anni dopo ho ritrovato in Sanlorenzo. Per queste similitudini e con la forte determinazione di salvare un marchio italiano dalla storia impareggiabile, nell'interesse del territorio e di tutti gli stakeholder, in primis dipendenti e fornitori, ho manifestato sin dal primo momento la disponibilità di Sanlorenzo ad intervenire per il suo rilancio.

Oggi sono felice di poterlo fare in partecipazione con il Gruppo Ferretti. Si tratta di un'alleanza di portata storica per il nostro settore, che sono convinto avrà ulteriori sviluppi e sarà di esempio per altre iniziative volte a rafforzare la leadership del nostro comparto nel mondo”.



Responsabile operativo  
MASSIMILIANO ROSSI  
335 6013854

Ufficio traffico  
0586 404134  
memlogisticatrasporti@gmail.com

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

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

**CAROLI**



**Hotels**

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



Con noi il tuo business non ha confini

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

## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Agenti marittimi, ripresa dal mare

i flussi e i movimenti via mare, a svolgere un ruolo essenziale.

“Ruolo - sottolinea Santi - di conoscenza, di monitoraggio, di analisi e di previsione, che potranno risultare di aiuto essenziale anche per la definizione da parte del Governo del Paese delle scelte prioritarie nella definizione, realizzazione e controllo delle infrastrutture portuali e logistiche strategiche per l'Italia”.

Secondo Federagenti, anche alla luce di quanto sta accadendo nei rapporti fra le Grandi potenze e di quanto si sta concretizzando nel Medio Oriente, la vera sfida per il controllo dei gangli dell'economia mondiale si giocherà, in gran parte, sul mare e ciò rappresenterà per l'Italia un'opportunità unica anche nel confronto con Paesi economicamente più forti come la Germania o la Francia, ma non in grado di svolgere lo stesso ruolo che la storia e la posizione geografica sembra assegnare all'Italia.

“È quindi giunto il momento - secondo Federagenti - di cambiare passo: da un lato aiutando le Istituzioni, con un'attività di suggerimento sul campo, a intervenire su tutte le procedure e sui vincoli burocratici che impediscono all'economia marittima e portuale di dispiegare a pieno le sue potenzialità, dall'altro valorizzando, proprio attraverso queste scelte, la potenzialità dei vari territori del Paese nei quali gli agenti marittimi operano e nei quali proprio gli agenti sono in grado di farsi portatori di azioni di promozione per attirare investimenti internazionali”.

### Rimorchiatori: le gare

e al suo ministro competente pronunciarsi. Anche se il “Milleproroghe” richiede un dibattito e infine un'approvazione globale, quindi con l'apporto di tutte le forze politiche in parlamento. Non entriamo nel merito perché la materia è complessa: ma certo le imprese che negli ultimi anni si sono date da fare con mezzi nuovi e nuovi investimenti dovranno confrontarsi con chi arriva da altri paesi UE. Sperando che ci sia una tutela del lavoro e dell'impegno delle aziende italiane.

### Trieste, 2020 non male

2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%).

Minima, tenendo in considerazione la crisi in corso, la flessione dei contenitori, (-2%) con 776.000 TEUs movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEUs sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 TEUs, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita.

Guardando invece alla movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54.000.000 di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8.000.000 di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione è da ascrivere alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali.

Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è

causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferreria di Servola.

Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%).

“Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri della fase pre-Covid”, commenta Zeno D'Agostino. “Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock-down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali”.

\*

La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20%.

Nello specifico, ad incidere sull'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.000 tonnellate manipolate (-9%).

Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

### Molo Italia, raddoppia

e traffico di vario tipo da e verso le aree a latere della strada.

L'allargamento consentirà il raddoppio dell'attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione che segue i canoni dell'efficientamento energetico.

“Si tratta di un piccolo tassello, apparentemente trascurabile, ma che tale non è. È il primo step di un intervento che, insieme alla consegna dei lavori del nuovo magazzino in zona MK, consentirà di muovere un ulteriore paio di tessere di quel grande “rompicapo del quindici” che costituisce oggi l'allocatione delle attività del porto di Livorno”.

### Geodis fa l'armatore

nave con capacità da 1.000 TEUs noleggiata in proprio da Geodis per far fronte al problema del caro noli. Lo scrive nel suo sito specializzato Supply Chain Italy, ricordando che la casa di spedizioni aveva svelato nelle scorse settimane “l'intenzione di trasformarsi temporaneamente in armatore e prendere in charter una unità per effettuare uno o due viaggi e offrire ai propri clienti la possibilità di spedire le loro merci in maniera puntuale e a un prezzo ragionevole”.

Stando alle immagini disponibili, la nave in questione sarebbe la UHL Faith, unità multipurpose appena consegnata (2021) della flotta di United Heavy Lift, con capacità nominale di 1.001 TEUs.

La nave secondo Geodis, ha trasportato nel primo viaggio

435 container da quaranta piedi (la società ne aveva preventivati 460), mentre un secondo viaggio è già partito da Shanghai mercoledì scorso 10 febbraio. Altri servizi aggiuntivi, spiega l'azienda, verranno pianificati nelle prossime settimane in base alla domanda.

La scelta dello spedizioniere di “fare l'armatore” per soddisfare le necessità dei caricatori suoi clienti - sottolinea ancora Supply Chain Italy - è arrivata dopo che un'analoga decisione era stata presa da DSV. La società danese aveva infatti noleggiato tre navi multipurpose da 650 TEUs di portata ciascuna e un pool di container per avviare, temporaneamente, una propria linea di navigazione dalla Cina alla Danimarca per fronteggiare la carenza di equipment e di capacità di stiva offerta dai global carrier.

### Logistica e controlli

destino. Il risultato di tutto questo è che una percentuale altissima del commercio internazionale italiano è gestito da imprese a controllo estero, per cui l'Italia è certo un buon mercato ma le cui modalità di servizio sono nella loro disponibilità decisionale. Con conseguenze non sempre (quasi mai) favorevoli alla nazione e alla sua economia.

Ecco i temi che saranno trattati:

- Economicismo: da virtù comoda a vizio letale.
- Evoluzione della presenza di capitale italiano nella logistica, nelle spedizioni e nei trasporti italiani, all'esportazione e all'importazione.
- Altro che dazi: il ritorno dei tributi di passaggio, reali e virtuali, nella competizione internazionale.
- Il continuo trionfo del franco fabbrica in Italia: perché e cosa fare.

#### SULLE PRINCIPALI SFIDE PER IL PROSSIMO FUTURO

## Confindustria LI MS nel summit B20

La partecipazione al business summit del G20 targato Italia

LIVORNO - Matteo Bertolini (SIME di Rosignano), Marco De Angelis (De Angelis Giovanni di Carrara e presidente Confindustria Marmomacchine), Elena e Michele Mannucci (Termisol Termica di Livorno) e Massimiliano Turci (Nuovo Pignone - Baker Hughes di Massa), rappresenteranno le istanze delle aziende associate a Confindustria Livorno Massa Carrara al B20, il più autorevole fra gli Engagement Group istituiti dal G20. Riservato alle imprese e

alle loro associazioni di rappresentanza dei Paesi G20, quest'anno il B20 si svolgerà con la regia di Confindustria, in prima linea per supportare la Presidenza italiana.

Al tavolo del B20, nato per formulare raccomandazioni di policy indirizzate alla Presidenza di turno in diversi settori strategici, sono presenti 1000 delegati titolari dei Paesi G20, vertici delle multinazionali e 3000 partecipanti complessivi per una comunità d'affari che conta oltre 6,5 milio-

ni di imprese. L'intero processo opererà attraverso 8 Task Force composte da circa 100 delegati ciascuna, coordinate dalla Chair Emma Marcegaglia e guidate dai ceo delle più importanti aziende nazionali.

Matteo Bertolini e Massimiliano Turci sono stati selezionati per far parte della Task Force Energia & Efficienza Energetica, Elena e Michele Mannucci parteciperanno ai lavori della Task Force Integrità & Conformità e del Consiglio

d'Azione sulla Sostenibilità e le Emergenze Globali e Marco De Angelis sarà attivo nella Task Force Commercio & Investimenti. “Con l'arrivo dei vaccini e l'auspicio che la diffusione avvenga su larga scala e in tempi serrati, per il team del B20 le sfide da cogliere quest'anno sono molto ambiziose: da quella del cambiamento climatico, alla diffusione dell'innovazione, passando per la promozione della sostenibilità, fino alla riduzione delle disuguaglianze - ha dichiarato il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Cav. Lav. dottor Piero Neri - il 2021 dovrà essere l'anno dell'avvio di una rigenerazione sociale, economica e ambientale a livello mondiale, un processo che imprimerà un forte impulso alla crescita economica e Confindustria Livorno Massa Carrara è orgogliosa di far parte di questo percorso verso un nuovo illuminismo imprenditoriale.”

## La fregata “Fasan” ad Haifa



Nella foto: La Fasan in primo piano con la fregata spagnola Colon.

HAIFA - La fregata italiana Virgilio Fasan è entrata sabato scorso nel porto di Haifa insieme ad altre numerose navi militari dei paesi Nato. Altre unità militari, sempre Nato, erano ancorate in rada. Si è trattato di un raduno per una esercitazione complessa,

aeronavale, davanti alle coste di Israele come manifestazione di potenza e per coordinare meglio le marine dell'organizzazione di difesa.

La marina italiana sta attualmente pianificando con Fincantieri la costruzione di altri

quattro sottomarini della classe U migliorata ed ha inviato negli USA la portaerei Cavour per i collaudi del prossimo imbarco degli F-35 a decollo corto e atterraggio verticale che rappresentano l'ultimo grido in fatto di caccia da superiorità aerea.

## I doganalisti appoggiano Santo Stefano Magra e l'avvio ZLS

Bruno Pisano: è importante concludere con priorità le questioni ancora aperte sugli accessi



Bruno Pisano

LA SPEZIA - “È indubbio e ci è ben presente che, quando terminerà, speriamo al più presto, l'emergenza pandemica, sarà necessario avere riordinato secondo la scala delle priorità e risolto, con soluzioni

efficienti, tutte le questioni che riguardano i servizi di accesso e in uscita delle merci dal Porto. Ciò è peraltro nell'interesse delle attività portuali e della Città che, e anche questo è ben chiaro, non possono e non devono prescindere da soluzioni ambientali compatibili, sostenibili e a tutela della salute”.

È questo l'auspicio e il concreto impegno dell'Associazione dei doganalisti del Porto della Spezia (ASPEDO) che per voce del suo presidente, Bruno Pisano, condivide le indicazioni contenute nella posizione espressa dal presidente di Confartigianato Trasporti Stefano Cilento e presentata all'Autorità di Sistema Portuale.

Lo sviluppo delle aree di Santo Stefano Magra, dopo la nascita di molti magazzini di aziende private e del Centro Unico dei servizi, assumono sempre di più il ruolo di vero e proprio braccio operativo

del Porto, la così detta “banchina-lunga”, nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell'autotrasporto proprio dell'ultimo miglio.

Ecco perché troviamo e riteniamo puntuali la proposta e l'azione della nostra Autorità di Sistema Portuale nel premere per la creazione di un vero e proprio Interporto e nella recente richiesta di definire quanto prima la Zona Logistica Semplificata a Santo Stefano Magra.

Nel contempo riteniamo fondamentale attuare il progetto di informatizzazione del varco portuale (Smart Gate) già proposto dalla nostra associazione ASPEDO e da La Spezia Container Terminal (LSCT), redatto e presentato in tempi di pandemia, come si ricorderà,

proprio per essere pronti a cogliere tutte le opportunità della ripresa.

“Poiché il nostro Porto - ricorda e rilancia il presidente dell'Associazione Doganalisti Bruno Pisano - è sempre stato esempio di efficienza e nel contempo precursore di molti progetti innovativi anche in campo doganale e logistico, ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l'innovazione tecnologica della logistica e dell'autotrasporto, non solo per consolidare quanto raggiunto negli ultimi decenni ma per gettare le basi per una nuova crescita e un nuovo sviluppo, concentrando sia sulle potenzialità che potremmo esprimere grazie a Santo Stefano Magra sia sul varco doganale da elevare, quanto a funzionalità, al top, con ricadute positive, va ribadito, su tutti gli operatori della Comunità portuale e sulla nostra Città”.

## Sulla chiusura di Polmare porto di Taranto



Da Giuseppe Melucci, presidente di Raccomar Taranto, riceviamo:

Ci giungono voci circa la ventilata possibile chiusura dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima attualmente attivo nel nostro porto. Gli agenti raccomandatori marittimi esprimono forte preoccupazione al riguardo e la propria estrema contrarietà a che tale ipotesi possa verificarsi.

Il porto di Taranto, nonostante la crisi degli ultimi anni, movimentava un tale volume di traffico merci da annoverarlo fra i più attivi tra porti italiani; la ripresa del traffico containerizzato e l'imminente sviluppo del mercato crocieristico portano a considerare un significativo ulteriore rilancio delle attività portuali, con relativo prossimo incremento delle attività di imbarco, sbarco e transito di marittimi e passeggeri.

La ipotetica chiusura dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima nel nostro porto rappresenterebbe, per noi operatori, per gli armatori nazionali ed esteri che rappresentiamo, e per tutta l'operatività del porto stesso una enorme criticità connessa sia alle operazioni di ingresso e uscita di marittimi e passeggeri stranieri nel territorio nazionale, sia all'ordinaria amministrazione.

A mero titolo esemplificativo, non vanno sottovalutate le criticità connesse con il dover assicurare con la imprescindibile imperativa celerità in area extra portuale visite mediche o, non di rado, urgente ospedalizzazione a soggetti stranieri soggetti a visto eventualmente ancora non muniti di lasciapassare (shore pass).

Non di meno rischierebbero di venire compromessi servizi accessori fondamentali per il personale imbarcato, con gravissimo danno d'immagine per l'intera portualità tarantina che tanto si sta ad ogni livello cercando di sponsorizzare. Né va dimenticato che l'ubicazione in porto dell'Ufficio di Polizia di Frontiera è per gli operatori marittimi di Taranto un baluardo di legalità, garanzia e sicurezza nell'ambito della vasta area portuale, che riteniamo vada mantenuto e, ove solo possibile, potenziato.

\*

La ventilata chiusura di uffici della Polizia Marittima in alcuni porti italiani - compresi Gioia Tauro, Savona ed altri - non sembra si concili con la necessità di aumentare i controlli e la sicurezza (safety) tanto propagandati. Vero è che l'Italia ha il maggior numero di istituzioni di Polizia d'Europa (Polizia, Carabinieri, finanza, provinciale, comunale, Guardia Costiera, etc) ma è anche vero che siamo, come denunciano anche le recenti operazioni antidroga sui porti, al centro di una rete internazionale che proprio sui porti italiani conta per distribuire i frutti della delinquenza. Ci auguriamo che se dovranno essere presi provvedimenti si faccia non solo per arrivare a tagli di spesa - andrebbero semmai tagliate spese inutili e di sola facciata come era stato previsto con l'abolizione di istituzioni poi rimaste a metà del guado, vedi le Province - ma sulla base di un migliore funzionamento dei servizi.



### Alla prova

LIVORNO - Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

## Covid e italiani, davvero così?



Dal livornese puro sangue A.R. (lo firma ma ci chiede di mettere solo le iniziali) ci arriva questa vignetta, che ha ritagliato (specifica lui) da uno degli ultimi numeri del Vernacoliere. Non ci sembra necessario aggiungere un commento, anche perché evidentemente l'accusa di essere pecoroni non riguarda solo la pandemia...

## La storia infinita delle "ecoballe"



Riceviamo da alcuni lettori di Follonica a firma di Alberto Rossi:

Visto che vi siete occupati speso delle operazioni di recupero delle ecoballe seminate cinque anni fa da una nave turca al largo della nostra costa, vorremmo sapere quante ce ne sono ancora sui fondali del nostro mare e se le operazioni di recupero continuano o sono finite. I pescatori locali dicono che ce ne sono ancora, a volte frantumate o infilate nella sabbia a metà. Possibile che il loro recupero sia diventato così difficile, visto che la tecnologia moderna offre strumenti subacquei capaci di raccogliere un ago in un pagliaio? Abbiamo letto che ci sono anche aziende italiane, con la famosa Micoperi, che hanno fatto operazioni subacquee ben più difficili, mentre si è preferito servirsi di mezzi e operatori militari, che hanno ben altre vocazioni.

\*

Senza voler dare voti o giudizi avventati, l'operazione "ecoballe" ci è sembrata nata male e rabberciata a più riprese, mortificando anche coloro che erano stati designati a risolverla. Raccogliamo a suo tempo le amare dichiarazioni dell'ammiraglio incaricato dal Ministero dell'Ambiente Aurelio Caligiore, che ha avuto per mesi le mani legate dalla burocrazia e solo dopo la nomina di un commissario ad hoc ha potuto operare con un minimo di sostegno. La Marina Militare e i sommozzatori dei vari corpi militari hanno fatto molto, ma bisogna anche riconoscere che ritrovare dopo cinque anni una cinquantina di balle di materiale plastico (che non riflette né gli strumenti di ricerca subacquei né è visibile in fondali perennemente opachi) non è certo un compito facile. È anche vero che, come dicono i pescatori, parecchie balle si sono sbriciolate e hanno seminato il fondale di residui difficilmente recuperabili, altre sono finite nelle reti, altre ancora sulle spiagge e infine ce ne sarebbero alcune quasi totalmente sommerse dalla sabbia. Attualmente le operazioni di ricerca sono state sospese per le condizioni meteo e non sappiamo quando e se saranno riprese. Forse sarebbe il caso - visto che le risorse economiche ci sono perché paga l'assicurazione dei P&I della nave - di riprendere con mezzi più adatti. Ma è un giudizio da cittadini, non da esperti.

Dal lettore Stefano Bagnato di Pesaro riceviamo:

In un recente telegiornale, sulle nomine del nuovo governo, un giornalista (mi sembra sia stato Giorgino) ha detto, tra l'altro, che il Covid ha fatto aumentare il numero delle auto blu a Roma. Sarebbero oltre tremila! Mi chiedo a chi servano tante vetture. E che fine abbiano fatto i proclami di un paio d'anni fa, secondo i quali dovevano diminuire e specialmente non avere cilindrata oltre i 1.600 cc. Da quanto si vede in TV sono quasi tutti macchinoni. E come diceva Totò: "E io pago".

\*

Sarebbe facile cedere alla tentazione di ironizzare sui proclami di governo, come quelli di tagliare le spese di rappresentanza, che molto spesso sono tutt'altro che indispensabili se non per dimostrare uno "status". A mente fredda, e tenendo a freno il comune risentimento contro gli ingiusti privilegi, si fa presto a calcolare che tremila auto, presumibilmente con il doppio o più di autisti (per rispettare gli orari di lavoro) sono il fabbisogno di uno sterminato popolo di ministri, vice, presidenti di istituzioni, di commissioni, di enti statali (a volte giudicati dagli stessi governi inutili, ma mai cancellati) di alti comandi, persino di ex che mantengono il privilegio. Certo, ci sono aspetti di altri privilegi ancora più costosi, ma meno evidenti. Consolidiamoci in un confronto con gli altri paesi europei e specialmente con la "satrapia" di Bruxelles, dove la stessa profusione di privilegi si evince dalle costruzioni faraoniche di una UE con tante di grandezza.

Una piccola nota in aggiunta: non abbiamo mai visto, sempre alla TV, un leader francese, tedesco (per non parlare degli inglesi e dei nordici) usare un'auto blu che non fosse di marca del loro paese. Da noi invece le auto italiane di Stato sono pochissime, almeno per i grandi. Come se non avessimo anche noi Maserati e Alfa Romeo (per citare solo due marchi invidiati in tutto il mondo) cui tante tedesche non legano nemmeno le scarpe. È lavoro italiano: che lo Stato lo snobbi non mi pare giusto.



## Auto blu, sempre di più

-- ALL'INTERNO --	
MSC Crociere Starship Club: c'è anche Rob, primo barman umanoide.	a pag. 2
Impostata la prua di "Jacques Chevallier".	a pag. 2
Prospettive occupazionali di Eni e del suo indotto.	a pag. 3
Brindisi, bonifica e sgombero di un'area demaniale abusiva.	a pag. 3
La nave volante che fini male.	a pag. 4
Benetti Yachtmaster XXI edizione phygital.	a pag. 4
Feport e la 4ª rivoluzione.	a pag. 4
DKV sui pedaggi in Marocco.	a pag. 4
EasyJet tornerà a volare tra Palermo e Amsterdam.	a pag. 4
Meno CO2 ottimizzando le rotte.	a pag. 5
Nautica sostenibile: barche a bi-fuel GPL.	a pag. 5
La prima nave al mondo a metanolo e ammoniac.	a pag. 5
Decolla (lentamente) "Copernicus".	a pag. 5
Chi inquinava di più?	a pag. 5
Salvata una tartaruga.	a pag. 5
Varata la "Damsah" per la Marina Qatar.	a pag. 6
Evergreen, ordine record in Asia.	a pag. 6
Un livornese su "Luna Rossa".	a pag. 6
Nuovo blocco stradale fra Genova e Bolzaneto.	a pag. 6
Contro le emissioni nocive: Ravenna su Hyseport.	a pag. 6
La pandemia e il territorio.	a pag. 7
Ferretti Group e Sanlorenzo in Joint Venture su Perini Navi.	a pag. 7
Nel Palacrociere di Savona il "Silver Vaccination Day".	a pag. 7
La fregata "Fasan" ad Haifa.	a pag. 8
Confindustria LI MS nel summit B20.	a pag. 8
I doganalisti appoggiano Santo Stefano Magra e l'avvio ZLS.	a pag. 8
Sulla chiusura di Polmare porto di Taranto.	a pag. 9
La storia infinita delle "ecoballe".	a pag. 9
Covid e italiani, davvero così?	a pag. 9
Auto blu, sempre di più.	a pag. 9
Curriculum Giovannini.	a pag. 10

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Allegria! Per adesso

bisogno. Vi piace la nostra vignetta?

A fianco c'è la lista dei ministri, che già certamente conoscete. Che dire? Se Draghi piace alla gente che piace, non tutti hanno lo stesso carisma. Volevate il meglio? Anch'io: ma l'antica saggezza ricorda che il meglio è nemico del bene. Accontentiamoci.

C'è qualche ministro più di prima, come vedete. Per fortuna molti sono senza portafoglio. Il mio è populismo? Forse, ma non sono solo. Anche Mark Twain, il grande umorista americano, scriveva che quando "nasce un governo vai a nascondere il portafoglio". Più modestamente, quando sento parlare di riforma fiscale vorrei fare lo sto anch'io, ma mi trattengo: tanto il mio è vuoto, difficile che possano spremere di più.

Torniamo alle cose serie. Il "nostro" ministro, quello delle infrastrutture e trasporti (salvo i trasporti non li abbiamo accorpate a quell'irco-cervo che è il nuovo ministero della transizione ecologica) è un serio professionista di lungo corso, esperto di numeri e non appassionato di monopattini; classe 1957, ex ministro del governo Letta, ex presidente Istat, professore universitario, non iscritto a partiti. Ha scritto svariati libri, tra i quali "L'Italia nel cuore". Chissà che non ce la faccia davvero. Aparte, una sintesi del suo impressionante curriculum.

Una piccola amarezza: malgrado la corale richiesta fiorita quando ancora non c'era Draghi all'orizzonte, non è nato il ministero del mare, o

della marina, o della portualità. Si vede che il passaparola - se c'è stato - veniva da un suggeritore sbagliato. Peccato, ma dobbiamo accontentarci. Vedremo se nella mandria dei sottosegretari ci sarà davvero la delega ad hoc.

Vedremo anche quanta attenzione sarà dedicata dal "quasi dictator" Draghi al mettere finalmente a regime il sistema dei sistemi portuali, completando le nomine vacanti e - specialmente - aggiustando i tanti buchi vuoti lasciati dalla riforma a metà di Delrio. C'è tanto, tantissimo lavoro da fare. E aspettiamoci anche che, passata l'euforia, arrivino le imboscate e i trappoloni. Quando la storia cede il passo alla cronaca, succede sempre.

## I ministri

Federico D'Inca - Innovazione tecnologica e transazione digitale, Vittorio Colao - ministro Pubblica Amministrazione, Renato Brunetta - ministro Affari Generali e Autonomie, Mariastella Gelmini - ministro del Sud, Mara Carfagna - ministro politiche giovanili, Fabiana Dadone - ministro Pari opportunità e famiglia, Elena Bonetti - ministro della Disabilità, Erika Stefani - ministro del Turismo, Massimo Garavaglia (Il Ministero del Turismo diventerà con portafoglio).

Ministri con portafoglio: ministro degli Esteri, Luigi Di Maio - ministro della salute, Roberto Speranza - ministro degli Interni, Luciana Lamorgese - ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini - ministro della Giustizia, Marta Cartabia - ministro dell'Università, Maria Cristina Messa - ministro

dell'Istruzione, Patrizio Bianchi - ministro della Cultura, Dario Franceschini - ministro della Difesa, Lorenzo Guerini - ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani - ministro del Lavoro, Andrea Orlando - ministro dello Sviluppo, Giancarlo Giorgetti - ministro dell'Agricoltura, Stefano Patuanelli - ministro dell'Economia, Daniele Franco - sottosegretario, Roberto Garofoli.

## L'UE della logistica

"Le sottoscritte associazioni europee rappresentative dei trasporti, gestori delle infrastrutture, operatori, lavoratori di tutte le modalità del trasporto e della logistica, appaltatori, enti locali e regionali, fornitori di servizi logistici, caricatori, utenti, cantieri navali e fornitori di attrezzature nel settore marittimo, porti, vie navigabili interne, ferrovie, strada, ciclismo, aviazione, aeroporti e settori intermodali, oltre a sostenere industrie e imprese, invitano congiuntamente gli Stati membri e la Commissione Europea a garantire che il settore dei trasporti riceva un'adeguata considerazione nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza e:

- Sottolineano che i settori dei trasporti e della logistica sono fondamentali per fornire ai cittadini dell'UE i beni e la mobilità essenziali per la loro salute e il loro benessere e saranno i principali fattori abilitanti per una ripresa sostenibile e resiliente dell'economia europea;
- Ribadiscono che il Green Deal europeo richiede una riduzione del

90% delle emissioni di gas a effetto serra dai trasporti, il che richiede investimenti sostanziali nelle infrastrutture e nelle flotte di trasporto;

- Sottolineano che gli obiettivi del Green Deal affinché l'Europa diventi un'economia climaticamente neutra entro il 2050 possono essere raggiunti solo aumentando la sostenibilità del settore dei trasporti; da notare che il bilancio del meccanismo Connecting Europe Facility II non è sufficiente per consentire la necessaria trasformazione;
- Invitano gli Stati membri a presentare nei loro piani di ripresa e resilienza misure che facilitino il trasporto e la digitalizzazione economicamente e socialmente sostenibili nei settori dei trasporti e della logistica, misure che promuovano la coesione e la connettività, promuovendo città e regioni vivibili, sostenendo una transizione giusta, sostenendo strategie per filiere sostenibili diversificate al fine di rafforzare la resilienza dell'Europa, nonché misure che preparano la forza lavoro dei trasporti alla trasformazione digitale basata su un dialogo sociale inclusivo;
- Invitano la Commissione europea a considerare l'importanza delle misure di trasporto economicamente e socialmente sostenibili nella loro valutazione dei piani nazionali di ripresa e resilienza.

La Dichiarazione congiunta è stata sottoscritta da:

ACI EUROPE - Airports Council International Europe; ASECAP - European Association of Operators of Toll Road Infrastructures; BPO - Baltic Ports Organisation; CLECAT - European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services; CLIA EUROPE - Cruise Lines International Association; CPMR - Conference of Peripheral Maritime Regions; DYVOLVE - Consulting in Sustainable Urban Mobility; EBU - European Barge Union; ECASBA - European Community Association of Shipbrokers and Agents; ECG - Association of European Vehicle Logistics; ECSA - European Community Shipowners' Associations; EFIP - European Federation of Inland Ports; EMPA - European Maritime Pilots' Association; ERF - European Union Road Federation; ERFA - European Rail Freight Association; ESC - European Shippers' Council; ESPO - European Sea Ports Organisation; ESPORG - European Secure Parking Organisation; ETA - European Tugowners Association; ETF - European Transport Workers' Federation; EuDA - European Dredging Association; EUROPLATFORMS - European Association of Logistics Platforms; FEPORT - Federation of Private Port Operators and Terminals; FIEC - European Construction Industry Federation; INE - Inland Navigation Europe; IW - Inland Waterways International; POLIS - European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions; SEA EUROPE - the voice of civil and naval (maritime

technology) industries in Europe; UETR - European Road Haulers Association; UIP - International Union of Wagon Keepers; UITP - International Association of Public Transport; UNISTOCK - European association of professional portside storekeepers for agribulk commodities.

technology) industries in Europe; UETR - European Road Haulers Association; UIP - International Union of Wagon Keepers; UITP - International Association of Public Transport; UNISTOCK - European association of professional portside storekeepers for agribulk commodities.

## LA GAZZETTA MARITTIMA

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@lagazetta.it  
www.lagazettamarittima.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



Associata all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



# Curriculum Giovannini

(Sintesi ridottissima)



Enrico Giovannini

Enrico Giovannini è un economista e statistico italiano. Sposato con due figli, è stato chief statistician dell'OCSE dal 2001 all'agosto 2009, presidente dell'ISTAT dall'agosto 2009 all'aprile 2013. Dal 28 aprile 2013 al 22 febbraio 2014 è stato Ministro del lavoro e delle politiche sociali del governo Letta.

È co-fondatore e portavoce dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS).

Nell'ottobre del 2014 è stato nominato "Cavaliere di Gran Croce al Merito della Repubblica".

È autore di oltre 110 articoli e di

cinque libri su tematiche statistiche ed economiche.

Il suo sito elenca pagine intere di pubblicazioni e di incarichi anche internazionali.

È stato professore ordinario di statistica economica all'Università di Roma "Tor Vergata", dove insegna Statistica e Sviluppo sostenibile, docente di Sviluppo Sostenibile presso l'Università LUISS, docente temporaneo presso la Scuola Nazionale di Amministrazione (SNA), senior Fellow della LUISS School of European Political Economy, presidente dell'European Statistical Governance Advisory Board (ESGAB), presidente della Commissione sulla redazione della relazione sull'economia non osservata e l'evasione fiscale, membro del Comitato sociale ed economico costituito dal Governo italiano incaricato di elaborare e proporre misure necessarie a fronteggiare l'emergenza e per una ripresa graduale nei diversi settori delle attività sociali, economiche e produttive.

I suoi principali campi di ricerca sono la misura e le politiche del benessere e dello sviluppo sostenibile, temi sui quali è considerato uno dei maggiori esperti internazionali, avendo promosso, fin dal 2004, il movimento mondiale per andare

"oltre il PIL" e partecipato a tutte le maggiori iniziative internazionali su questi argomenti. Per questo, nel 2014 il segretario Generale delle Nazioni Unite Ban Ki-moon lo ha nominato Co-chair dell' "Independent Expert Advisory Group on the Data Revolution for Sustainable Development", il quale ha condiviso i suoi lavori pubblicando il rapporto "A World That Counts". È stato membro della Commissione Globale sul futuro del lavoro creata dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e della Commissione indipendente sull'uguaglianza sostenibile" della Progressive Society.

Al termine di una selezione internazionale è stato nominato direttore e chief Statistician dell'OCSE, dove ha avviato una profonda riforma del sistema statistico dell'organizzazione, disegnando e sviluppando per la prima volta:

- un Sistema Informativo Statistico che ha "federato" tutte le attività statistiche dell'OCSE (portale statistico, data warehouse unificato, ecc.);
- le linee guida sulla Qualità delle statistiche dell'OCSE, applicate da tutte le direzioni dell'Organizzazione;
- nuovi progetti di ricerca e nuove pubblicazioni, sia inerenti le statistiche economiche, sia di tipo orizzon-

ale come il "Factbook, divenuto immediatamente la pubblicazione più popolare dell'OCSE:

- nuovi sistemi di visualizzazione dei dati e metadati ed applicazione di strumenti tipici del Web 2.0 (brogs, wikis, ecc.).

Ha fondato il "Journal of Business Cycle Measurement and Analysis", del cui Comitato Editoriale è stato presidente.

Nel 2004 ha organizzato il primo Forum Mondiale OCSE su "Statistica, Conoscenza e Politica", tenutosi a Palermo.

È stato membro della Commissione istituita dal presidente francese Sarkozy sul tema "Nuove misure delle performance economiche e del progresso sociale". Presieduta dal prof. J.Stiglitz, la Commissione ha visto la partecipazione di cinque Premi Nobel per l'Economia e numerosi esperti mondiali su temi economici e statistici. È stato coordinatore di uno dei tre gruppi in cui la Commissione è stata articolata.

Nel biennio 2008-10 è stato presidente del Global Council su "Benchmarking the Progress in Societies" creato dal World Economic Forum.

Nel novembre 2002 ha preso servizio come professore ordinario di statistica economica presso la facoltà di Economia dell'Università di Roma "Tor Vergata". Durante il periodo di aspettativa obbligatoria ha comunque partecipato alle attività della facoltà insegnando in vari Master e tenendo seminari per gli studenti.

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

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale  
diretto da Livorno

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

Per informazioni e noli rivolgersi

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