



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.

Guerrieri (AdSP): incontro in Confindustria

LIVORNO - Nel quadro delle consultazioni a largo raggio promesse fin dalla sua recente nomina, il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale dottor Luciano Guerrieri ha incontrato gli imprenditori di Confindustria (segue in ultima pagina)

Appaltato lo "scavalco" per il Vespucci

FIRENZE - Finalmente al via l'iter che porterà a collegare direttamente per ferrovia il porto di Livorno e l'interporto Vespucci di Guasticce. Lo "scavalco" della linea Tirrenica tra Genova e Roma è arrivato (segue in ultima pagina)

GRAZIE ALL'ACCORDO CON ARMAS TRANSMEDITERRANEA DI SPAGNA

Grimaldi entra nelle linee per le baleari

Il gruppo partenopeo si impegna ad acquistare navi e terminal portuali per servire le tratte con il continente - Ancora un aumento di servizi

NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi ed Armas Trasmediterranea Group annunciano di aver firmato un Memorandum of Understanding (MoU) per la vendita di alcuni asset e diritti di proprietà del gruppo spagnolo in Spagna, come primo passo per una collaborazione tra i due gruppi. L'accordo prevede l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi di cinque navi ro/pax nonché di due terminal nei porti di Valencia e Barcellona, oltre ad uffici e magazzini ubicati nelle isole di Maiorca, Minorca ed Ibiza.

In particolare, le navi coinvolte nell'accordo sono le Ciudad de Palma (anno di costruzione 2007), Ciudad de Granada (2001), Ciudad de Mahón (2000), Volcán del Teide (2010) e Volcán de Tijarafe (2007), tutte attualmente impiegate da (segue in ultima pagina)

Il "Titanic" e le tragedie del mare



Nelle foto: Il Titanic in affondamento e in alto l'Andrea Doria capovolta.

LIVORNO - Forse chi ipotizza coincidenze legate agli astri o alla cabala è soltanto un superstizioso. Ma non si può ignorare che due

A.F.

(segue in ultima pagina)

DEBUTA SULLA SENNA A PARIGI PER TRASPORTO MERCI

Prima nave a idrogeno

Un progetto finanziato dalla UE per ridurre l'inquinamento nelle aree urbane dalle acque

PARIGI - Il progetto europeo di innovazione Flagships utilizzerà la prima nave da trasporto mercantile al mondo che opera a idrogeno, solcando la Senna a Parigi. Le operazioni commerciali inizieranno a fine anno. La nave sarà di proprietà dell'armatore dell'entroterra francese Compagnie Fluvial de Transport (CFT), una controllata del Gruppo Sogestran. La società sta attualmente sviluppando una nuova attività per la distribuzione urbana con navi da trasporto nell'area di Parigi.

"La domanda di tecnologie più sostenibili nel trasporto sulle vie navigabili interne - dice un report dalla Francia - è in aumento. Come parte del progetto Flagships, siamo lieti di essere all'avanguardia nella riduzione delle emissioni dei trasporti e di dimostrare le caratteristiche superiori delle celle a combustibile a idrogeno nelle applicazioni a base d'acqua", afferma Matthieu Blanc, direttore di CFT.

Sia l'UE che l'industria marittima considerano l'idrogeno un fattore chiave negli sforzi per mitigare il cambiamento climatico. Il progetto Flagships ha ricevuto (segue in ultima pagina)

COME CENTRO SARDO PER FORNIRE IL GAS GNL ALL'ISOLA E ALLE NAVI

Oristano, parte il capolavoro Gas&Heat

Pronti gli impianti e prossime le autorizzazioni, tra poche settimane l'operatività

PISA - Mancano ormai solo gli ultimi passaggi burocratici, con le autorizzazioni ad operare e le carte da bollo: ma la notevole impresa della Gas&Heat di Pisa, portata tenacemente avanti dalla famiglia Evangelisti, è praticamente conclusa. Ovvero: il terminal del GNL di Oristano è pronto a ricevere il GNL che servirà tutta la Sardegna e che potrà in seguito rifornire, attraverso un sistema di bettoline, anche altri siti.

Un'operazione, quella del terminal di Oristano, partita da lontano ma che è ormai pronta. Come scrive Shipping Italy, il terminal Higas sarà operativo a maggio, come ha dichiarato Stolt-Nielsen (principale azionista di Avenir LNG, che a sua volta controlla la stessa Higas, al fianco di Gas & Heat e CPL Concordia) nella relazione finanziaria relativa al primo trimestre del 2021.

Le tempistiche sono in quelle (segue in ultima pagina)



Nella foto: Uno dei grandi serbatoi in partenza dalla Gas&Heat.

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

DAL PORTO DI MARINA DI CARRARA ALLA RETE NAZIONALE RFI

La Fiorillo con i binari

Inaugurato l'importante collegamento che consentirà di allestire i vagoni sottobordo alle navi



Nella foto: Le autorità all'inaugurazione dei binari.

MARINA DI CARRARA - È stato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ad inaugurare il nuovo fascio di binari all'interno del Porto di Marina di Carrara assieme al presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. La nuova coppia di binari che arriva direttamente sulla banchina Fiorillo, consentirà di comporre (segue in ultima pagina)

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



Nella foto (da dx): Emanuele Grimaldi, Antonio Armas e Diego Pacella.

CIS
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
e-mail: info@cis-spedizioni.com
uffici nei porti principali

memlogisticatrasporti@gmail.com



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

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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.	10	MSC ROSARIA	MW115A	18-4	Vedi	20-4	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NURIA	MW116A	25-4	Serv.	27-4	Serv.	23-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SHAULA	MW117A	2-5	9	4-5	3	30-4	18	11	18	18	18	18
	E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	11	MSC ROMANE	MC115A	26-4	27-4	23-4				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MAXINE	MC116A	3-5	4-5	30-4				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SILVIA	MC117A	10-5	11-5	6-5				18	18	18	18	18
	E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	12	CONTI EVEREST	MA114A	22-4	24-4				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	APL MEXICO CITY	ONN9ZE	29-4	1-5				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC RACHELE	MA116A	6-5	8-5				18	(via SP)	18	18	18	18
	E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	12 BIS	MSC CLAUDIA	YY114R				21-4						
	MSC CLAUDIA	YY115R					28-4						
	MSC CLAUDIA	YY116R					5-5						
	E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it												
GOLFO PERSICO - Dubai. destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	13	MSC ELOANE	FJ117E			Vedi	26-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC FEBE	FJ118E			Serv.	8-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SAMAR	FJ119E			16	14-5	15	18	18	18	18	18	18
	E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it												
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.	13 BIS	MSC CAPUCINE	YM116A	24-4	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	T.B.N.		1-5	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.		8-5	16		18	18	18	18	18	18	18	18
	E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it												
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.	14	SAG GOOD TIMING	YA117A	29-4		Vedi			Vedi		Vedi		
	ATLANTIC EXPRESS	YA118A	6-5		Serv.			Serv.		Serv.			
	SAG GOOD TIMING	YA119A	13-5		2		3			18			
MAROCCO - Casablanca.	15	MSC CAPUCINE R	YM116A	24-4		Vedi			Vedi		Vedi		
	MSC ASLI	YM117A	1-5		Serv.			Serv.		Serv.			
	MSC CAPUCINE R	YM118A	8-5		1		3			18			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..	16			Vedi	Vedi		Vedi						
			Serv.	Serv.		Serv.							
			12	7 e 8		12bis							
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	17	MSC ROSARIA	MW115A	18-4		20-4	Vedi						
	MSC NURIA	MW116A	25-4	23-4	27-4	Serv.							
	MSC SHAULA	MW117A	2-5	30-4	4-5	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA	CARICO DIRETTO PER:									
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT					
MSC EDITH	AE115A	20-4	19-4			17-4			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC MARYLENA	AE116A	27-4	26-4			24-4			MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC EDITH	AE117A	4-5	3-5			1-5			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC LARA	AC116A	22-4	POL CE			26-4			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC SENA	AC117A	29-4				3-5			KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
T.B.N.	AC118A	6-5				10-5			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)				
MSC ALIX 3	AA115A	18-4				20-4			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC MASHA 3	AA116A	25-4	24-4			27-4			BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC RHIANNON	AA117A	11-5	1-5			4-5			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC JEMIMA	AB116A	21-4	24-4	23-4		20-4	27-4		MANDO (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
AS PAMIRA	AB117A	28-4	1-5	30-4		27-4	4-5						
MSC GIANNINA	AB118A	5-5	8-5	7-5		4-5	11-5						
CONTSHIP IVY	AM116A					18-4							
CONTSHIP IVY	AM117A					25-4							
MAERSK HALIFAX	115E					24-4							
MSC GENOVA	QX117E					5-5							
MAERSK HUACHO	118E					10-5							
MSC TALIA F	AH116R	27-4	26-4	25-4		27-4	23-4						
MSC TALIA F	AH117R	4-5	3-5	2-5		4-5	30-4						
LUEBECK	AY116A	25-4					23-4						
LUEBECK	AY117A	2-5					30-4						
SPIRIT OF CHENNAI	AS116A	21-4	23-4			20-4							
MSC TIA	AS117A	28-4	30-4			27-4							
SPIRIT OF CHENNAI	AS118A	5-5	7-5			4-5							
MANDO	AH116F					23-4	25-4	22-4	BAR				
MANDO	AH117F					30-4	2-5	29-4					

IL PORTO DI LIVORNO ALLE PRESE CON PROBLEMI REALI E NON

Le cozze e la Darsena Europa

FIRENZE – La tragicommedia delle cozze inquinate, che sta mettendo in crisi - almeno nell'opinione pubblica - i programmi di avvio delle gare per la Darsena Europa, sta surclassando i problemi veri per il porto livornese del futuro. E s'incrociano le paure, le smentite, le assicurazioni.

Da Firenze, dalla Regione Toscana, è arrivato anche un (prudente) invito a darsi una calmata: potrebbe anche essere - fa filtrare la Regione - che l'analisi sulle cozze "inquinata" dal benzene sia stato un errore di



Nelle foto: (In alto) Le file estive delle auto davanti al ponte levatoio al Calambrone. (In basso) Una significativa immagine delle "strozzature" per l'accesso alle darsene portuali di Livorno.

laboratorio. Il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri da parte sua tranquillizza: "Stiamo facendo una seconda analisi con un altro campione di cozze". E comunque, visto che non è impossibile che il sito abbia qualche settore inquinato - non dimentichiamo che ci scaricano sia lo Scolmatore dell'Arno che il Canale dei Navicelli, non certo due vettori di acqua minerale - si può studiare una deperimetrazione parziale del SIN per non perdere tempo. Insomma; le cozze non dovrebbero essere ostative. Rimane il problema, ufficialmen-

te piuttosto trascurato (o comunque tenuto sotto silenzio) dell'ultimo miglio di accesso alle darsene: alla Darsena Toscana ma specialmente alla Darsena Europa. Fino a quando non sarà tombato il collegamento tra la foce dei due rivi e la Darsena Toscana, l'accesso stradale e ferroviario alle darsene rimane condizionato da due ponti girevoli antidiluviani: il che non è compatibile con le esigenze dei traffici d'oggi e lo sarà drammaticamente con quelle di domani. Si continua a cincischiare sui tempi e sui modi di risolvere il problema senza penaliz-

zare il traffico fluviale per il Canale dei Navicelli e per le darsene alle porte di Pisa. Compresa l'idea di sostituire l'attuale ponte sulle foci con un settore mobile centrale, che comunque interromperebbe sempre il traffico automobilistico alla sua apertura: creando specie d'estate lunghe file inaccettabili anche per le vicine darsene. Soluzioni? Guerrieri sta cercando di parlarne con il sindaco di Pisa e con la Regione. Ma i tempi stringono, se si spera di poter arrivare in tempo al traguardo del 2024.

A.F.

IN UNA STRUTTURA DEDICATA NEL CANTIERE

Italian Sea Group inaugura l'"Academy"

Lezioni al via dal 3 maggio per la formazione dei dipendenti dell'azienda

MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group prosegue nell'implementazione del piano di iniziative di formazione e inaugura l'"Academy", in collaborazione con l'Università di Genova e la Fondazione Promostudi: l'iniziativa è dedicata alla realizzazione di percorsi di eccellenza per i dipendenti dell'azienda e per studenti laureandi dei corsi di laurea in Ingegneria Nautica e in Ingegneria Meccanica a indirizzo Meccatronico e del corso di laurea magistrale in Yacht Design.

Per ospitare l'Academy all'interno del cantiere è stata realizzata una struttura polivalente di circa 300 mq, con oltre 150 posti che, in questa fase iniziale, verrà utilizzata per un terzo della capienza per lezioni in presenza, sempre in funzione dell'evoluzione dei prossimi provvedimenti normativi.

L'iniziativa vedrà coinvolti i docenti dell'Università di Genova, oltreché professionisti del settore e la dirigenza di The Italian Sea Group, che formeranno e aggiorneranno dipendenti e laureandi attraverso una serie di corsi volti ad arricchire il know how e le competenze professionali con un focus sulle fasi di progettazione e produzione oltre che migliorare le generali capacità di problem solving.

"Siamo onorati che l'Università di Genova e Promostudi collaborino alla nostra Academy - commenta Giovanni Costantino, founder & ceo di The Italian Sea Group - Un'iniziativa maturata dalla consapevolezza che è responsabilità delle aziende colmare l'ultimo miglio che i laureandi devono percorrere per finalizzare il proprio percorso di studi e investire nella formazione dei dipendenti. L'Academy vuole favorire l'interscambio tra Università e mondo del lavoro, consentendo agli studenti e ai giovani talenti di mettere in



Nella foto (da dx): Taglio del nastro da parte di Giovanni Costantino, founder e ceo dell'azienda e Mario Sommariva, presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale.

pratica le proprie conoscenze nella progettazione e costruzione navale partecipando alla realizzazione di progetti unici, vera espressione del Made in Italy".

"L'Università di Genova è da sempre legata all'ambito marittimo - commenta Federico Delfino, rettore dell'Università di Genova - sin dai tempi della Regia Scuola Superiore Navale, fondata alla fine dell'Ottocento, l'ingegneria navale ha rappresentato un'eccellenza nell'offerta formativa dell'Ateneo, che, in anni più recenti, si è ampliata con il corso di laurea triennale in Design del Prodotto e della Nautica e con la laurea magistrale in Yacht Design. L'Academy offre ai nostri studenti quella connessione studio-impresa quanto mai fondamentale per una formazione completa e adeguata per un laureato che intenda essere competitivo al suo ingresso nel mondo del lavoro."

In dettaglio, i primi corsi dell'Academy che partiranno il prossimo 3 maggio 2021 riguarderanno: Structural fire protection; Noise & vibration; Passenger yacht: MLC e Arredo Solas; Progettazione 3D; Controllo qualità; La qualità nel processo produttivo; Qualità, estetica, allestimenti e arredi.

The Italian Sea Group sostiene con la propria partecipazione la Fondazione Promostudi di La Spezia con un supporto economico di 150 mila euro per il prossimo triennio oltreché con la partecipazione attiva anche nel Comitato Scientifico. Promostudi gestisce, in stretto coordinamento con l'Università di Genova, il Polo Universitario G. Marconi, un efficace esempio di realtà universitaria altamente qualificata, che si è sviluppata in accordo alle specifiche vocazioni e alle esigenze economico-produttive del territorio.

MENTRE GIUDICA LA ROTTA POLARE COME PERICOLOSA E INQUINANTE

MSC anche per ferrovia nel combinato sul Far East



Nella foto: Un rompighiaccio nell'Artico.

BOLOGNA – Il sito dell'interporto di Bologna ha ripreso in questi giorni un servizio di Ship2Shore nel quale si evidenzia come il duello tra MSC e Maersk - i due giganti europei del traffico marittimo dei TEUs - si stia spostando anche in campo ferroviario.

La compagnia italo-svizzera MSC, sul punto di sorpassare quella danese in vetta alla classifica si sta impegnando anche nel trasporto combinato mare+ferrovia dal Nord Europa all'Estremo Oriente e viceversa.

All'annuncio di Maersk - scrive Ship2Shore nel testo rilanciato da Bologna - che ha aumentato in modo considerevole le frequenze del suo servizio AE19, segue quello di MSC che "già oggi offre una nuova soluzione intermodale fra Asia e Europa. La nuova soluzione comprende sia un servizio marittimo sia un servi-

zio ferroviario che, partendo dalla Cina, dalla Corea e dal Giappone arriverà sino in Europa, attraverso Vladivostok e Vostochniy, con possibilità di ulteriori connessioni da San Pietroburgo, dove le merci possono essere spedite direttamente via mare ad alcuni dei principali scali europei come Anversa, Bremerhaven, Rotterdam e Le Havre, o in alternativa potranno sfruttare la nostra rete di connessioni marittime e terrestri per raggiungere ogni punto del continente".

MSC ha recentemente fatto sapere - continua il servizio - di non essere interessata, soprattutto per motivi ambientali, a sfruttare la rotta artica come relazione fra Europa e Asia. "Siamo un'azienda responsabile, questa decisione è l'unica possibile - commenta il ceo della

compagnia Soren Toft - e ritengo che una posizione come questa dovrebbe essere condivisa da tutti i global carrier: alcuni lo hanno già fatto, spero altri ci seguano: bisogna anteporre la salvaguardia dell'ambiente ai profitti. La rotta che passa attraverso l'Artico non può essere una soluzione per le sfide del mercato, siano esse a breve o a lungo termine".

"Tentare di aprire nuove rotte di navigazione che sfiorano la calotta polare suona come l'ambizione ignorante di un esploratore del XVIII secolo, invece oggi sappiamo che quella rotta comporterebbe ulteriori rischi per gli essere umani e molte altre specie in quella regione, oltre a peggiorare l'impatto del trasporto marittimo sull'ambiente", aggiunge Bud Darr, vicepresidente esecutivo per la politica marittima del gruppo MSC.

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi



BolognaFiere 6/8 ottobre 2021

www.mirumir.it

PER L'INCREMENTO DELLA TEMPERATURA MEDIA DEL MARE

Invaso dalle meduse il Golfo di Trieste

Aumentano in relazione anche gli animali che si cibano di loro - Le prospettive alimentari umane



Nella foto: Meduse nel Golfo di Trieste.

TRIESTE - Nei giorni 6 e 7 aprile - scrive ARPA nel suo sito - le acque del golfo di Trieste sono state interessate da una massiva presenza della medusa "Polmone di mare" (Rhizostoma pulmo).

La presenza di questa medusa è stata già rilevata nel mese di marzo grazie ai monitoraggi istituzionali effettuati dai tecnici di ARPAFVG, seguendo le metodiche previste dalle direttive nazionali e comunitarie. Un'abbondanza degna di nota fu osservata anche nel mese di gennaio soprattutto nell'area Centro-Orientale del Golfo in prossimità della città di Trieste, quando erano presenti anche diversi esemplari giovanili.

La situazione meteorologica ed oceanografica instauratasi nei giorni tra marzo ed aprile è stata caratterizzata, da:

- temperature dell'acqua particolarmente miti;
- venti relativamente deboli;
- una scarsa circolazione delle masse d'acqua del Golfo;
- un relativo aumento delle acque dolci di origine fluviale con conseguente apporto di sali nutritivi;
- la presenza di abbondante fitoplancton nelle acque della rada di Trieste.

Successivamente, forti venti dal quadrante Orientale hanno

repentinamente modificato la circolazione delle masse d'acqua innescandone la fuoriuscita lungo la costa Occidentale e di conseguenza favorendo l'ingressione lungo quella Orientale. Le ore centrali del 7 di aprile sono state, invece, caratterizzate da venti provenienti dal quarto quadrante (da Ovest e da Nord) di media intensità.

• A causa del cambiamento climatico, le acque del Golfo di Trieste stanno mostrando, nei mesi invernali, un aumento della temperatura in tutto il mondo, sta liberando in prossimità del fondale marino, tra -15 e -25 metri, di circa 0,1 °C all'anno, questo aumento può favorire lo sviluppo delle meduse anche in questo periodo dell'anno;

• la netta diminuzione delle risorse ittiche, a causa della sovrappesca in tutto il mondo, sta liberando sempre più una nicchia ecologica favorevole alla proliferazione delle meduse che si cibano di zoo e fitoplancton e quindi in competizione con il comparto ittico;

• la presenza di moli, dighe frangiflutto e scogliere sommerse a difesa di condotte sottomarine, posso favorire il peculiare ciclo di vita delle meduse facilitando l'insediamento della fase polipoide di questi organismi.

Unica nota positiva è che si sta osservando anche un incremento di

specie medusofaghe, ovvero che si cibano di meduse e altri organismi gelatinosi, quali i delfini, le tartarughe marine e il "pesce luna" (Mola mola).

Le meduse sono annoverate tra gli animali più antichi del pianeta: sono sopravvissute per milioni di anni fino ai giorni nostri proprio grazie alla loro estrema capacità di adattamento in un mare che sta sempre più evolvendo, sotto la spinta delle pressioni ambientali causate dall'attività umana.

Da sottolineare infine che aumentano le proposte da parte degli specialisti ma anche dei gourmet di utilizzare alcune specie di meduse - come le rhizostoma in questione - per l'alimentazione umana. Specie nel Sud Italia alcuni piatti sono già conosciuti ed apprezzati.

CON UN INNOVATIVO ORDINE AL COSTRUTTORE NAZIONALE ALSTOM

Treni francesi a idrogeno

PARIGI - Dopo lo "scatto in avanti" della regione Bourgogne-Franche-Comté, che il 5 marzo scorso aveva annunciato di aver commissionato, tramite SNCF - l'azienda ferroviaria statale francese - l'ordine per tre treni a idrogeno al costruttore nazionale Alstom, ora l'intera, e più ampia, operazione che porterà i primi convogli con propulsione a fule cell di H2 sui binari francesi ha preso avvio in forma organica e ufficiale.

SNCF ha infatti reso noto l'8 aprile di aver ordinato ad Alstom la costruzione di dodici treni Coradia a idrogeno, per un valore complessivo di 190 milioni di euro. Oltre ai tre già menzionati, e destinati alla regione Bourgogne-Franche-Comté, gli altri treni andranno alle regioni Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est e Occitania, tre per ciascun distretto.

I convogli modello Coradia Polyvalent - spiega Alstom nella



nota in cui annuncia l'ottenimento della commessa - saranno dotati di un sistema di propulsione ibrido bi-modale, elettrico e idrogeno, e avranno un'autonomia di 600 Km (grazie appunto all'H2) su tratte ferroviarie non elettrificate. Saranno costituiti da 4 carrozze, per una lunghezza totale di 72 metri e potranno trasportare 218 passeggeri.

Lo sviluppo e la produzione di questi nuovi Coradia Polyvalent a idrogeno darà lavoro a oltre 2.000

persone in Francia, tra dipendenti diretti di Alstom e indotto, e coinvolgerà 6 dei 15 stabilimenti francesi del gruppo: Reichshoffen (Bas-Rhin) per la progettazione e l'assemblaggio, Ornans (Doubs) per i motori, Le Creusot (Saône-et-Loire) per i carrelli, Tarbes (Hautes-Pyrénées) per i sistemi di trasmissione e per la propulsione a idrogeno, Villeurbanne (Rhône) per l'elettronica di bordo e Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis) per il design.

MEMORANDUM D'INTESA PER TECNOLOGIE ECOLOGICHE DI ULTIMO GRIDO

Fincantieri, ArcelorMittal e Wurth per la riconversione a Taranto

TRIESTE - Fincantieri, ArcelorMittal Italia (AMI) e Paul Wurth Italia (PWI) hanno firmato un Memorandum d'intesa (MoU) per l'eventuale realizzazione di un progetto finalizzato alla riconversione del ciclo integrale esistente dell'acciaiera di Taranto di AMI secondo tecnologie ecologicamente compatibili.

Inoltre nell'accordo è compresa l'individuazione di progetti innovativi per il contenimento delle emissioni, nonché attività per lo studio e lo sviluppo di nuovi modelli di business congiunti, come la realizzazione di acciai ad alta resistenza per la produzione di navi e grandi infrastrutture, oltre alla fornitura di acciaio.

Thomas Hansmann, amministratore delegato di Paul Wurth Italia S.p.A. ha commentato: "La ricon-

versione green del sito di Taranto riveste un'importanza strategica tale da richiedere il concorso delle migliori risorse del Paese; il successo di un'operazione di questa importanza passa necessariamente attraverso la collaborazione fra aziende, che all'interno del proprio campo di lavoro, rappresentino l'eccellenza. Si sta giocando una partita fondamentale per consentire all'Italia di continuare a rivestire un ruolo cardine nella produzione di acciaio di alta qualità in Europa. Come Paul Wurth Italia, degna erede di Italimpianti che tanto ha contribuito negli anni passati allo sviluppo economico del Paese, siamo orgogliosi di portare avanti quella tradizione di supporto al cliente che storicamente ci contraddistingue".

Lucia Morselli, amministratore

delegato di ArcelorMittal Italia, ha commentato: "Dobbiamo essere in grado di migliorare le nostre imprese, farle essere campioni di sostenibilità, capitalizzare su questi processi, su queste tecnologie e avremo così un driver di sviluppo per il paese con un potenziale di esportazione di tecnologia straordinario, essendo la domanda di queste competenze in continua crescita in Europa e nel mondo".

Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: "Le collaborazioni tra preminenti attori nazionali vanno oltre la crescita delle singole aziende, innescando benefici per l'intero tessuto economico del Paese. Questa convergenza con ArcelorMittal e con una società dalla solida tradizione come Paul Wurth, potrà valorizzare

fortemente la filiera siderurgica. Questa rappresenta una risorsa fondamentale per la manifattura italiana, che ambisce a rimanere la seconda in Europa, e il nostro impegno è rivolto ad aumentare la competitività del prodotto acciaio, soprattutto sotto il profilo della sostenibilità ambientale, aspetto che acquista sempre maggiore rilevanza per tutti gli stakeholder coinvolti nei processi industriali". Bono ha concluso: "Siamo anche lieti che per la prima volta per l'acciaiera di Taranto siano coinvolti, oltre ad AMI, importanti realtà industriali del Paese, che potranno quindi dare un contributo alla soluzione degli annosi problemi che hanno pregiudicato il mantenimento e lo sviluppo di questo sito che, ricordiamolo, è il primo d'Europa".

CON IL PROGETTO INTERREG "MON ACUMEN"

Lotta contro i rumori

Mappature acustiche nei porti di La Spezia, Livorno, Cagliari e Bastia

LA SPEZIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo.

L'Ente di Via Del Molo - riferisce una nota - anticipa infatti al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva

2002/49/CE.

Nell'ambito del progetto MON ACUMEN (<http://interreg-maritime.eu/web/monacumen>) l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe I che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale.

Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto.

Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.

DAGLI STUDI PUBBLICATI SU FRONTIERS IN CLIMATE

Ridurre l'acidificazione degli oceani

Due importanti obiettivi per una ricerca all'avanguardia nel Mediterraneo

MILANO - È possibile diminuire l'acidità del mare e contemporaneamente aumentare l'assorbimento di CO₂ dall'atmosfera? La ricerca del progetto DESARC-MARESANUS, nata dalla collaborazione fra il Politecnico di Milano e la Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici, è finalizzata a studiare la fattibilità tecnica ed economica di questo processo, il suo bilancio chimico e ambientale, nonché i benefici per il comparto marino, con un focus sul Mediterraneo.

È ormai evidente e riconosciuto dalla comunità scientifica che per mantenere l'aumento medio della temperatura globale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali, come deciso nell'ambito dell'accordo di Parigi, non sia più sufficiente una drastica riduzione delle emissioni di gas serra, ma sia necessario rimuovere CO₂ dall'atmosfera in quantità tanto più ingenti



quanto più lenta sarà la riduzione delle emissioni.

Per realizzare questo obiettivo, oltre a ridurre le emissioni è necessario sviluppare strategie e processi per un'attiva rimozione dell'anidride carbonica (Carbon Dioxide Removal strategies -

CDRs), grazie alla disponibilità di tecnologie all'avanguardia per emissioni negative (Negative Emission Technologies - NETs).

L'aumento delle concentrazioni di CO₂ in atmosfera ed il conseguente aumento delle temperature, sono accompagnati da un altro

problema: l'acidificazione degli oceani. Gli strati superficiali del mare infatti, a diretto contatto con l'aria e la CO₂ in essa contenuta, si riscaldano maggiormente e assorbono ancora più CO₂ dell'atmosfera.

Un nuovo studio, pubblicato di recente sulla rivista scientifica Frontiers in Climate ha esaminato nel dettaglio il processo di alcalinizzazione dei mari. La ricerca, realizzata dalla Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici e dal Politecnico di Milano nell'ambito del progetto DESARC-MARESANUS, con il supporto finanziario di Amundi e la collaborazione della start-up CO2APPS, ha realizzato uno studio approfondito dell'applicazione della tecnica di alcalinizzazione applicata al mar Mediterraneo, tenendo conto delle sue caratteristiche regionali.

CON L'ASSESSORE LIVORNESE AI PORTI BARBARA BONCIANI

Tavola rotonda-webinar sui porti della Campania



Barbara Bonciani

L'incontro è stato l'occasione per un confronto tra il cluster marittimo, la governance del sistema portuale e il governo del territorio regionale per discutere delle prossime sfide per il sistema porto-territorio e delle opportunità offerte dalla governance unitaria dei porti della Regione Campania per promuovere #svilupposostenibile e #rigenerazioneurbana del territorio partendo dal mare.

Tra gli interventi quelli di Umberto Masucci, presidente The International Propeller Club; Alessandro Castagnaro, presidente Ania Campania; Bruno Discepolo, assessore al Governo del Territorio e all'Urbanistica della Regione Campania; Andrea Annunziata, presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centrale; Fulvio Bonavitacola, vice presidente e assessore all'Ambiente, Regione Campania.

Hanno moderato Massimo Clemente, direttore CNR IRISS e Comitato scientifico di RETE e

Barbara Bonciani.

"Il webinar del 15 aprile segue alla tavola rotonda realizzata a Livorno sulla logistica e portualità il 19 marzo scorso - ha detto l'assessore al Porto Barbara Bonciani - con la volontà di favorire un confronto fra città e porto su questioni di attualità di grande rilevanza, legate anche alle innovazioni introdotte dalla riforma dei porti, come la necessità di mettere a sistema il mondo della logistica e portualità, favorendo una visione integrata. Fra i temi di attualità di grande importanza è la pianificazione strategica integrata città-porto, supportata dall'introduzione dello strumento del DPSS - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale. Di grande interesse anche la rigenerazione urbana dei waterfront portuali nelle dinamiche di sviluppo delle città di porto e il ruolo centrale della promozione dei porti e delle città nello scenario internazionale". L'incontro è stato trasmesso in streaming da RETE.

LIVORNO - L'assessore al porto e integrazione Porto - Città Barbara Bonciani è stata la moderatrice giovedì scorso dalle 16 alle 17,30 nella tavola rotonda "Città porti della Campania: da sommatoria a sistema" organizzata da RETE, CNR-IRISS Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo e Comune di Livorno.

DA TRIESTE A GENOVA PER GLI ALLESTIMENTI FINALI

Il periplo d'Italia di "Seabourn Venture"



Nella foto: Lo scafo a Genova.

GENOVA - Seabourn Venture, la prima nave expedition ultra lusso firmata da Mariotti, ha completato il suo trasferimento da Trieste a Genova, trainata dal rimorchiatore Sea Dream di Oromare. A Genova lo scafo inizierà la fase di allestimento

finale, che comporta interventi di assemblaggio di varie componenti.

L'operazione, che sotto certi aspetti rappresenta un record di distanza tra i siti di costruzione e di allestimento, è stata un successo malgrado i problemi meteo di

stagione. Ad accogliere lo scafo a Genova insieme al presidente di Mariotti Marco Bisagno e all'amministratore delegato Marco Ghiglione, sono intervenuti il viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibile Alessandro Morelli, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della AdSP del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il comandante del porto di Genova ammiraglio ispettore Nicola Carlone.

Un viaggio di circa 1.200 miglia - quello della Seabourn Venture, che segna di fatto l'inizio di una nuova fase: lo scafo, già dotato di motori, generatori e dei principali equipaggiamenti della sala macchine, completerà la fase di allestimento finale con l'integrazione di ulteriori sovrastrutture, costruite a Genova nei mesi scorsi e con l'installazione dei sistemi di propulsione e degli eleganti interni che renderanno la nave unica nel suo genere.

RITARDA MA È CONFERMATA LA PIÙ CLASSICA DELLE REGATE

Rolex Giraglia 2021 partirà a metà giugno

Nuovo programma per la 68ma edizione della sfida d'altura



GENOVA - Lo Yacht Club Italiano, organizzatore della 68ma edizione della classica regata d'altura, comunica che, a causa del perdurare della situazione di estrema incertezza internazionale e in particolare nella costa meridionale francese legata alle normative anti-contagio Covid 19 - fatti che impedirebbero una adeguata organizzazione dell'evento a Saint-Tropez - ha deciso, con il supporto dei suoi partner, di modificare il programma originale.

La Rolex Giraglia vedrà dunque la sua partenza, mercoledì 16 giugno da Sanremo su un percorso di 243 miglia che prevede una boa in acque francesi nei pressi di Cannes, prima di fare rotta sull'isolotto della

Giraglia e ritorno a Genova allo Yacht Club Italiano, dove è prevista la premiazione sabato 19 giugno.

Il nuovo programma esclude pertanto, eccezionalmente quest'anno, le regate costiere che si svolgevano nei 3 giorni prima della classica off-shore. Per il 2021 il programma prevede due regate notturne di avvicinamento a Sanremo: due tappe di circa 60 miglia, una con partenza da Genova e una da Saint-Tropez per dare la possibilità agli equipaggi italiani e stranieri di raggiungere in regata il porto di partenza della lunga.

La regata è riservata alle imbarcazioni staziate IRC-ORC con lunghezza superiore ai 9,14 mt.

La data ufficiale per la pubbli-

cazione del Bando di Regata e per l'apertura delle iscrizioni online è fissata per il 24 aprile sul sito: rolexgiraglia.com.

Lo Yacht Club Italiano e i suoi partner ritengono che il programma di carattere straordinario, con partenza e arrivo in Italia, progettato in conseguenza delle restrizioni imposte dalla pandemia, onorerà così la tradizione della Rolex Giraglia, rafforzando il rapporto amichevole tra Italia e Francia, e facilitando la partecipazione di equipaggi dall'Italia e dall'estero. E, ancor più in un periodo complesso come questo, per rafforzare i rapporti di condivisione degli ideali dello sport della vela, della solidarietà sul mare e dello spirito agonistico.

PER IL 75° ANNIVERSARIO DI FEDESPEDI

"The Forwarding World"

Uno studio sull'evoluzione delle professioni logistica e spedizioni



Silvia Moretto



Davide Tassone

MILANO - In occasione del suo 75° anno di storia, Fedespediti si è posta l'obiettivo di guardare al futuro della categoria delle imprese di spedizioni internazionali per restituire agli associati idee, esperienze, dati che permettano loro di affrontare al meglio le sfide che attendono le imprese nei prossimi anni.

Fedespediti si è concentrata sull'aggiornamento delle competenze e sull'innovazione organizzativa, anche a seguito degli effetti della pandemia: il Covid-19, infatti, ha accelerato i tempi di un cambiamento già richiesto alle imprese dal mercato e dalla globalizzazione.

Per questo nel 2020, Fedespediti ha avviato con il partner ODM Consulting, la società di consulenza HR di Gi Group, il progetto "Disclosing The Forwarding World", come riflessione profonda sul futuro delle professioni nel settore delle spedizioni e sulla loro promozione nell'attuale mercato del lavoro, con l'obiettivo di supportare le imprese in questo fondamentale processo di evoluzione interna. Il progetto, che sarà ultimato e pubblicato a giugno 2021, è stato coordinato dal Training & Development Advisory Body di Fedespediti, coinvolgendo numerose imprese associate a Fe-

despediti e le persone che ne fanno parte, al fine di tracciare le possibili evoluzioni di ruoli, competenze, career path nelle imprese di spedizioni internazionali, declinando i risultati finali per PMI e grandi aziende.

"Per comprendere meglio le sfide generate dai cambiamenti imposti dalla pandemia, così veloci, diretti e pervasivi, Fedespediti ha deciso di commissionare a un partner esperto un'analisi strategica delle dinamiche in atto, con un focus sull'evoluzione dei ruoli del nostro comparto per i prossimi 3-5 anni" - ha spiegato Guglielmo Davide Tassone, presidente del Training & Development Advisory Body di Fedespediti - L'importanza del settore è stato elemento distintivo durante questo ultimo anno: il nostro obiettivo è di fornire alle nostre imprese uno strumento aggiornato e innovativo, utile a individuare soluzioni efficaci, in ambito organizzativo e di gestione delle risorse umane, con particolare attenzione alle evoluzioni delle funzioni tipiche della nostra attività, alle trasformazioni previste per i diversi ruoli individuati e alle competenze del futuro per le imprese di spedizioni internazionali. Il focus è quello di attrarre sempre più i giovani e invogliarli

a essere parte integrante di un settore in trasformazione e fortemente dinamico, dove l'analisi dei trend e delle competenze acquisite, durante il percorso di studi e poi sul campo, delineano lo sviluppo strategico del settore stesso".

"Credo che quella delle competenze sia la prossima grande sfida per le imprese in qualsiasi settore - ha commentato il presidente di Fedespediti, Silvia Moretto - La pandemia ci ha insegnato quanto flessibilità e visione sul futuro permettano alle organizzazioni di essere resilienti e di trarre nuova forza da una situazione di crisi. Sono convinta che questo sia possibile anche grazie a un capitale umano formato e competente. Per questo credo che l'attività di employer branding sia una grande opportunità, una scelta strategica per le nostre imprese. È importantissimo saper comunicare ai giovani talenti, che sono il nostro futuro, quali competenze sono necessarie per lavorare nelle imprese di spedizioni internazionali, quali le opportunità di carriera e i percorsi per raggiungere l'obiettivo desiderato. Solo così saremo in grado di attrarre le migliori risorse per far crescere le nostre aziende nel 'new normal' imposto dalla pandemia."

CAROLI



Hotels

SOTTO LA DIREZIONE DELL'AVVOCATO SARA ARMELLA

Corso formativo in webinar su Iva e accise internazionali



Sara Armella

delle esportazioni, ma anche i regimi speciali, quali i depositi Iva, le operazioni c.d. in regime 42, le triangolazioni. Ampio spazio sarà dato anche alle regole e alle procedure operative inerenti gli scambi intracomunitari e alle recenti novità del periodo, quali le novità su Brexit e l'e-commerce.

Tra gli elementi di attualità e interesse per le imprese, l'approfondimento teorico-pratico sulle accise negli scambi internazionali e intraUE.

Il corso, con la direzione scientifica di Sara Armella, ha come main speaker Marco Peirolo e l'intervento di molti altri professionisti ed esperti di fiscalità del commercio estero, tutti di riconosciuta esperienza e competenza. La partecipazione al Corso dà diritto a 10 crediti formativi per gli avvocati e 25 crediti formativi per i commercialisti. Molte le aziende che hanno già aderito a questo percorso formativo, tra cui Cisalfa, Noverasco, Prada, Toshiba, Boing Italia, Pagani automobili. Per informazioni e contatti www.arcomsrl.it formazione@arcomsrl.it

Sara Armella, avvocato cassazionista, esperta di fiscalità nazionale e internazionale, è avvocato

MILANO - Ha preso il via due giorni fa, giovedì 15 aprile, il corso "Iva e accise negli scambi internazionali", un percorso formativo di 25 ore, dedicato alle aziende che operano oltre i confini nazionali, sia nel mercato europeo che verso altri continenti. La ripartenza delle imprese italiane passa attraverso un rafforzamento della loro vocazione ai mercati esteri e la semplificazione degli adempimenti fiscali e doganali.

Il corso, che avverrà integralmente in modalità webinar live, tratta non soltanto i principali aspetti Iva delle importazioni e

NEL COLLEGAMENTO SULLA RAVENNA-CATANIA

A Brindisi terza Eurocargo

La ro/ro Valencia si aggiunge alle Sicilia e Catania con tocche che diventano giornaliere



BRINDISI – Si intensificano notevolmente i collegamenti ro-ro nel porto di Brindisi. A partire da martedì prossimo 20 aprile la motonave “Valencia” di Grimaldi sarà la terza Eurocargo a coprire la linea Ravenna-Brindisi-Catania, andando ad integrare le altre due Eurocargo di Grimaldi, “Sicilia” e “Catania”.

Con due approdi settimanali, la nave arriverà ogni martedì da Catania alle 11,30 per ripartire alla volta di Ravenna, dopo aver scaricato tir e trailer ed averne imbarcato altri, alle ore 14,30; il giovedì, invece, arriverà alle 17,30 per ripartire alle 19,30.

In questo modo, pertanto, la

linea marittima risulterà coperta giornalmente, per tutto l'arco della settimana dal lunedì alla domenica.

È un'ulteriore conferma del ruolo sempre più forte di Brindisi quale short-sea-port (la consegna di merci via mare su un breve tratto di percorso) e cross-sea-way (snodo cruciale di incontro e di attraversamento) tra il cabotaggio nazionale, comunitario ed ellenico, nell'ottica di un processo di riequilibrio della ripartizione modale dei traffici che si sta verificando a livello globale.

Il segmento ro-ro, nel porto di Brindisi, è interessato da una fase evolutiva di crescita intensa. Basti pensare che nel primo trimestre dell'anno, nonostante le restrizio-

ni dettate dall'emergenza Covid ancora in essere, 32.958 mezzi pesanti sono passati dal porto di Brindisi, con un aumento del +17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico.

Eurocargo “Valencia” è una ro-ro Cargo Ship costruita nel 1999, ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari.

La nave è lunga 195 metri ed è dotata di un garage auto e van. L'agenzia di riferimento della nave è la Discovery Shipping srl di Brindisi.

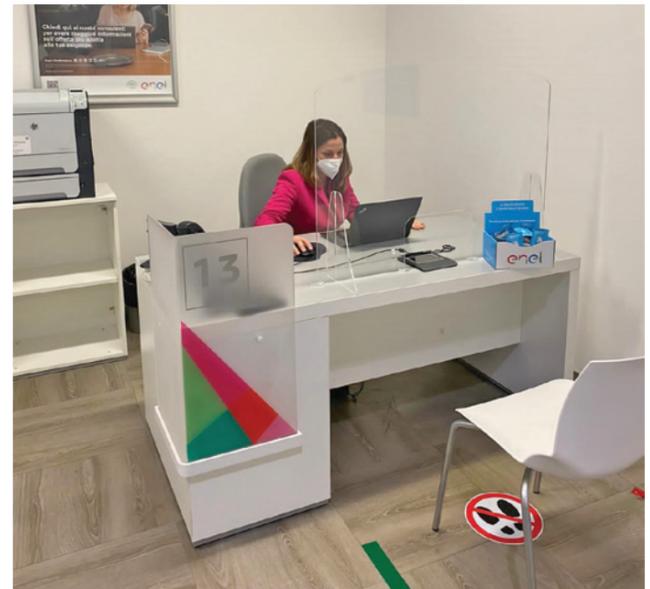
A LIVORNO DOPO LA CHIUSURA PER LA “ZONA ROSSA”

Riapre al pubblico Spazio Enel di via Fiume

LIVORNO – Con il ritorno alla “zona arancione”, sono stati riaperti al pubblico tutti gli Spazi Enel diretti della Toscana (esclusi quelli di Firenze e Prato, anche se sono sempre aperti pure in “zona rossa” gli Spazi Enel Partner). Anche lo Spazio Enel di Livorno in via Fiume 55/A ha riaperto le porte alla clientela, aggiungendosi ai 70 Spazi Enel Partner sempre operativi sul territorio regionale, per un totale di circa 80 punti fisici distribuiti in Toscana.

“La sicurezza dei cittadini e del personale resta ovviamente al centro delle modalità di accesso agli Spazi Enel - ha dichiarato Tiziana Carlucci, responsabile Spazi Enel della Toscana - gli ingressi dei clienti, muniti di mascherine, saranno scaglionati per garantire il distanziamento mentre all'interno dei locali sono stati allestiti divisorii protettivi in plexiglass e posizionati dispenser di gel disinfettante. L'igienizzazione e la sanificazione quotidiana dei locali completano le misure previste”.

Presso lo Spazio Enel di Livorno (orari Lun-Gio 8:30-15:00 + Ven 8:30-12:30), i cittadini possono richiedere l'attivazione o la modifica di contratti luce e gas, la verifica dello stato dei pagamenti e dei consumi, la domiciliazione per il pagamento delle bollette su conto corrente bancario o su carta di credito e consulenze personalizzate



sulle opportunità di Enel Energia per energia elettrica e gas più adatte alle proprie abitudini di consumo.

All'interno degli spazi Enel è possibile anche sottoscrivere l'offerta Fibra di Melita, senza costi di attivazione, con modem WiFi incluso. Inoltre, sono a disposizione i nuovi prodotti di Enel X, la divisione del gruppo elettrico dedicata a prodotti innovativi e

soluzioni digitali, per rendere più efficienti gli impianti di casa e dei luoghi di lavoro.

La riapertura degli Spazi Enel integra gli altri canali di contatto, in particolare il contact center e il web, rimasti sempre operativi per fornire informazioni ai clienti e svolgere regolarmente tutte le operazioni legate alle forniture di energia elettrica e gas.

DA VENERDÌ 30 APRILE PROSSIMO

Settimana Velica Livorno riparte con i J24



LIVORNO – Dopo un periodo molto complicato anche per il mondo dello sport, caratterizzato prima dalla pausa dall'attività agonistica e poi da una rimodulazione dei calendari di regata con le relative disposizioni per il contenimento del Covid-19 della FIV e dell'IJCA, la Classe Italiana J24 è pronta a ripartire nella massima sicurezza anche se con un po' di tristezza, considerando che sarà la prima regata organizzata senza il presidente Fabio Apollonio, scomparso recentemente.

Saranno le acque labroniche ad aprire l'attività 2021 del monotipo più diffuso al mondo con il Trofeo J24 L.N.I. Livorno, la regata nazionale (e pertanto consentita in conformità con quanto previsto dalle normative) organizzata da venerdì 30 aprile a domenica 2 maggio nell'ambito della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale-Città di Livorno dalla locale sezione della Lega Navale Italiana, in collaborazione con l'Associazione Nazionale Classe J24,

sotto l'egida della Federazione Italiana Vela e con il patrocinio della Presidenza Nazionale Lega Navale Italiana.

“La Sezione di Livorno della LNI è ben lieta di ospitare, rinnovando una lunga tradizione, le regate della Classe J24 nell'ambito della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale e Città di Livorno, ex TAN - ha commentato il presidente di sezione LNI Fabrizio Monacci - Avremo purtroppo limitazioni di ordine sanitario che non ci consentiranno di familiarizzare con lo stesso spirito delle edizioni precedenti, specie per il cordoglio della davvero prematura scomparsa dell'amico Fabio Apollonio, grande velista. Buon Vento Fabio da tutti noi.”

Il programma del Trofeo J24 L.N.I. Livorno prevede per venerdì 30 aprile il varo delle imbarcazioni, il perfezionamento delle iscrizioni, le stazze e il peso degli equipaggi, operazioni che proseguiranno anche nella mattinata seguente, sabato 1 maggio. Subito dopo si svolgerà (ore 10) lo Skipper Meeting,

strettamente riservato ad un solo membro per equipaggio, in rispetto alle norme anti Covid.

Il segnale d'avviso della prima regata sarà dato alle ore 12.

Saranno disputate fino a sei prove, con un massimo di tre al giorno e, dopo la quarta, si potrà applicare lo scarto.

Le regate proseguiranno anche domenica con segnale d'avviso alle ore 10.

Al termine si terrà la premiazione che, in osservanza alle disposizioni di sicurezza anti Covid-19, sarà effettuata presso la sede della LNI Sez. Livorno, consegnando i premi ad un delegato per ogni equipaggio premiato.

Saranno premiate le prime tre imbarcazioni classificate e il primo J24 classificato condotto da un equipaggio formato da componenti delle FF.AA. Eventuali altri premi saranno elencati nelle Istruzioni di Regata.

Appuntamento, quindi, con la ripresa dell'attività agonistica J24 nella città labronica da venerdì 30 aprile a domenica 2 maggio.

INTERESSANTE INIZIATIVA IN CINQUE ZONE D'ITALIA

Con Hubway affitti brevi per immobili lavorativi

Il portale consente di prenotare online uffici e locali commerciali a uso temporaneo

MILANO – Flessibilità, rapidità ed efficienza: sono queste le principali esigenze dei professionisti di oggi, abituati a muoversi in un mercato del lavoro sempre più fluido e dinamico e dunque alla costante ricerca di soluzioni agili e funzionali.

Hubway si presenta come la prima piattaforma italiana per affittare uffici e spazi commerciali in tutta Italia a breve termine - da un solo giorno a vari mesi - prenotandoli comodamente online anche last minute. Facile, veloce e sicuro, Hubway offre ai professionisti la flessibilità, la convenienza e l'ampia scelta di cui hanno bisogno e, al tempo stesso, rappresenta per i proprietari immobiliari una soluzione intelligente e vantaggiosa per guadagnare con le loro proprietà. Hubway sfrutta infatti il meccanismo degli affitti brevi che, a differenza dei contratti di affitto tradizionali, permette di ottenere maggiori introiti massimizzando i profitti.

Con Hubway, inoltre, i proprietari di immobili sono esentati da tutti gli aspetti burocratici e amministrativi legati alla locazione: il team di Hubway prende infatti in carico la gestione dei pagamenti e l'emissione delle fatture, liberando gli host da stress e preoccupazioni e scongiurando qualsiasi rischio di insolvenza.

L'utente che vuole affittare uno spazio da usare come ufficio per un determinato periodo di tempo non deve far altro che collegarsi a www.hubway.it e, dopo aver specificato la zona (tra Milano, Padova, Roma e Verona), il tipo di immobile richiesto e la durata dell'affitto, consultare le diverse opzioni presenti sulla piattaforma.

Dal canto loro, i proprietari che desiderano mettere in affitto i propri immobili devono occuparsi esclusivamente della pulizia degli spazi e dell'organizzazione del calendario: tutto il resto - dal caricamento delle proposte sulla piattaforma, all'incasso dei pagamenti dei

clienti fino all'emissione e invio delle fatture - viene interamente gestito da Hubway, che propone inoltre agli host servizi aggiuntivi quali la sponsorizzazione on site a pagamento per ottenere maggiore visibilità, la fornitura di arredamento e la gestione di campagne di marketing sui social.

Per migliorare ulteriormente la piattaforma, sviluppare un'app mobile e puntare all'espansione sul mercato internazionale, Hubway ha deciso di lanciare una campagna di equity crowdfunding volta a raccogliere fino a 200.000€ (obiettivo massimo).

L'operazione che permetterà a chiunque di contribuire alla futura crescita del progetto ha preso il via il giorno 13 aprile sulla piattaforma Opstart. L'obiettivo minimo della campagna è fissato a 50.000€. Per aderire e diventare a tutti gli effetti soci di Hubway è possibile investire a partire da un minimo di 250€. Tutti i dettagli sono disponibili su Opstart.

DALLA CAPITANERIA DI PORTO CON IL PSC

Fermata la “Dymphna” a Livorno

Già ispezionate dall'inizio dell'anno dieci navi commerciali

LIVORNO – Nel quadro del più ampio progetto di tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero che vede fortemente impegnato il Corpo delle Capitanerie di Porto, gli uomini della Guardia Costiera di Livorno - Nucleo Port State Control - hanno emanato un provvedimento di fermo ai sensi della Direttiva 2009/16 della Comunità Europea recepita dall'ordinamento legislativo italiano con il D.Lgs 53 del 2011 a carico della nave porta contenitori denominata “Dymphna”.

Il provvedimento di fermo emanato in data 12.04.2021 - dice una nota della Capitaneria di Porto - è stato adottato in quanto l'unità, è stata sottoposta ad una ispezione approfondita da parte degli ispettori PSC nel corso della quale risultava

essere in condizioni sub-standard secondo le normative internazionali per la sicurezza della navigazione.

L'unità battente bandiera panamense è stata infatti sottoposta a fermo a causa “delle gravi carenze riguardanti i mezzi collettivi di salvataggio richiesti dalla Convenzione Internazionale SOLAS (Safety Of Life At Sea), le protezioni antincendio e per le gravi carenze al sistema di gestione della qualità, in particolare per aver omesso di comunicare all'Autorità Marittima le avarie occorse a bordo, così come previsto dalla normativa comunitaria sul monitoraggio e la reportazione navale”.

L'unità è rimasta ferma nel porto di Livorno, in attesa del ripristino degli standard minimi per navigare. Giova ricordare - continua

la nota ufficiale - che il Nucleo PSC della Capitaneria di Porto di Livorno, guidata dal capitano di vascello Gaetano Angora è particolarmente impegnato a contrastare il fenomeno delle “navi sub-standard” che, in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino nonché per la sicurezza e per le condizioni di vita delle persone che sulle navi vivono e lavorano.

Dopo gli importanti risultati ottenuti nell'anno 2020, che hanno fatto registrare il vivo apprezzamento da parte del comando generale delle Capitanerie di Porto, per l'anno 2021 sono state 10 le navi ispezionate dal Nucleo PSC ed una nave è stata detenuta per gravi irregolarità.

L'intelligenza artificiale per testare il Covid-19



Nella foto (da dx): Edoardo Vantaggiato ed Emanuela Paladini nel Laboratorio IEMN dell'Università di Valenciennes.

Loredana De Vitis, dell'ufficio Comunicazione dell'Università del Salento di Lecce, ci ha inviato la seguente interessante notizia che fa onore alla stessa Università:

L'intelligenza artificiale per il riconoscimento automatico del Covid-19 dai raggi X e per diagnosticare il tumore al colon retto da immagini istologiche. Sono i temi scelti per le tesi di laurea da Edoardo Vantaggiato ed Emanuela Paladini, che hanno concluso in queste settimane il percorso di studi all'Università del Salento laureandosi in "Computer engineering". Due lavori che hanno già guadagnato la pubblicazione su riviste scientifiche internazionali. "Una buona tesi di laurea è il primo biglietto da visita per l'accesso al mondo del lavoro", sottolinea il professor Cosimo Distanti, docente di "Computer Vision" a UniSalento e relatore delle due tesi, «e, nel caso dei neo dottori Vantaggiato e Paladini, va loro riconosciuta anche la capacità di mettersi completamente in gioco, visto che per il lavoro di tesi si sono recati, in piena pandemia, presso l'Università di Valenciennes in Francia. Un'esperienza, ovviamente, per la quale sono state adottate tutte le misure di sicurezza necessarie. Vantaggiato e Paladini hanno trascorso tre mesi di intensa attività tra riunioni a distanza ed esperimenti con l'utilizzo continuo delle infrastrutture di calcolo dell'Istituto di Scienze applicate e sistemi intelligenti del CNR a Lecce, e al loro rientro hanno concluso il lavoro di tesi. La validità dei risultati ottenuti dimostra che l'Università del Salento forma talenti in grado di emergere anche all'estero e nelle tematiche emergenti come le applicazioni di intelligenza artificiale al settore sanitario: temi attualmente molto "caldi", grazie alle potenzialità che stanno riscuotendo in termini di innovazione e di ricadute industriali».

Nella sua tesi, Edoardo Vantaggiato ha dimostrato che il Covid-19 può essere diagnosticato con una accuratezza del 98% da RX al torace, grazie a un metodo basato su reti neurali profonde e che sfrutta le potenzialità delle macchine dotate di comuni schede grafiche (GPU) utilizzate oggi per i giochi: la diagnosi può avvenire in qualche decina di millisecondi, contrariamente a quanto accade con il classico "tampone". La ricerca è stata pubblicata su "MDPI Sensors" (<https://www.mdpi.com/1424-8220/21/5/1742>) e resa pubblica per dare la possibilità ad altri ricercatori di utilizzare i risultati raggiunti.

Vantaggiato, nato a San Cesario di Lecce nel '95, lavora attualmente come software developer. Nel suo lavoro di tesi, Emanuela Paladini ha messo a punto un'architettura di intelligenza artificiale in grado di riconoscere il tumore del colon retto al 90,53% da immagini istologiche, dimostrando che l'impiego dell'intelligenza artificiale può aiutare il patologo nella diagnosi. Il lavoro è stato pubblicato sul "Journal of Imaging" (<https://www.mdpi.com/1026380>).

Paladini, nata a Leverano (Lecce) nel '94, lavora attualmente come software developer.

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.

Valorizzazione delle donne in azienda

Due manager del gruppo assicurativo Groupama si raccontano in un e-book presentato sul tema del lavoro femminile:

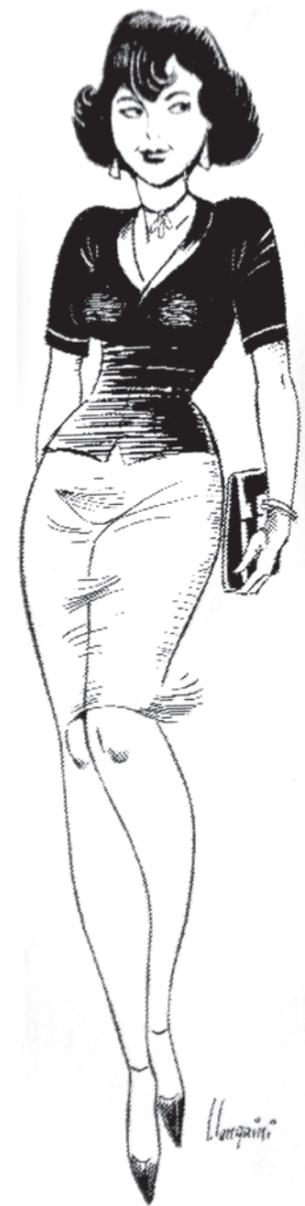
"Creare un ambiente di lavoro accogliente e inclusivo per tutti, dove ogni individuo è considerato una risorsa, è alla base dei valori in cui crede Groupama Assicurazioni - tra i principali player del settore assicurativo in Italia e primo mercato estero del gruppo francese Groupama - che da sempre porta avanti politiche virtuose di responsabilità sociale d'impresa e sostiene iniziative in grado di valorizzare competenze e abilità dei propri dipendenti, senza distinzione di genere, razza o disabilità, con l'obiettivo di favorire una cultura inclusiva e volta al cambiamento".

Ne è testimonianza il contributo di due manager del Gruppo - Laura Roscioni, direttore amministrazione e finanza e Barbara Pepponi, direttore danni - all'ultimo libro del giornalista Claudio Barnini, dal titolo: "Donne controcorrente - cronache di leadership al femminile". Un viaggio attraverso le biografie, i percorsi accademici, le esperienze, le sfide professionali, gli ostacoli e le vittorie di manager controcorrente che oggi si trovano ai vertici aziendali ricoprendo ruoli apicali tipicamente maschili. Donne che ce l'hanno fatta, ma che non smettono di avere aspirazioni e obiettivi.

Favorire una carriera femminile, valorizzare e integrare i talenti in percorsi professionali strutturati, adattare policy e regolamenti interni quando necessario, garantire un "flexible welfare", sono i principi fondamentali a cui si ispirano le politiche di Groupama Assicurazioni, che da sempre intende creare un ambiente di lavoro inclusivo e di successo.

A testimonianza dell'impegno profuso nell'attuare politiche virtuose di gestione del personale, Groupama Assicurazioni ha ottenuto la certificazione "Top Employer" per il 7° anno consecutivo, riconfermandosi un esempio di eccellenza HR per le condizioni di lavoro dei suoi dipendenti.

Nel 2020, infine, l'azienda è stata tra le 150 imprese firmatarie del Manifesto di "Valore D" (la prima associazione di imprese in Italia che da dieci anni si impegna per l'equilibrio di genere nelle organizzazioni e nel nostro Paese) per sostenere il ruolo delle donne in azienda e promuovere nuove politiche di inclusione. Nel disegno: una donna manager secondo un celebre cartoonista.



L'affermazione della donna nei posti di lavoro non è più né una novità né un fatto raro. Anzi, per unanime riconoscimento, spesso la donna ha sensibilità, volontà d'impegno e fantasia a livelli superiori. Senza scomodare - come qualcuno ritiene indispensabile - le opinabili normative tipo le "quote rosa" che a nostro parere sono più discriminanti rispetto a una valutazione extra-gender. Ben vengano dunque le testimonianze del libro di Barnini per contribuire a far piazza pulita dei vecchi stereotipi. Viva le donne: e due volte viva le donne belle e sorridenti, che ci aiutano a vedere il lato più piacevole della vita quotidiana.

La nautica tira: ma quale nautica, davvero?

Il lettore Giancarlo Poggiolini di Firenze ci scrive:



"mostri" tra gli 8 e i 16 metri, vere e proprie navi veloci con tanto di cabina e motorizzazioni triple o più ancora. Se questa è nautica popolare...

Caro amico, da appassionato ad appassionato, devo convenire che il mondo della nautica cosiddetta "minore" (che qualcuno chiama impropriamente popolare) sta subendo le conseguenze della pandemia e della connessa crisi dei consumi voluttuari, con la gente che per l'incertezza del futuro è restia a spendere i risparmi. La vignetta che le proponiamo è sintomatica, sia pure ridendo: e in quanto ai gommoni, gli stessi costruttori storici ammettono che è più facile vendere un 10 metri che un 4 metri (con il non disprezzabile argomento che con il primo si guadagna dieci volte rispetto al secondo). Che dire? La voglia di barca e di barchetta continua. Speriamo nel domani.

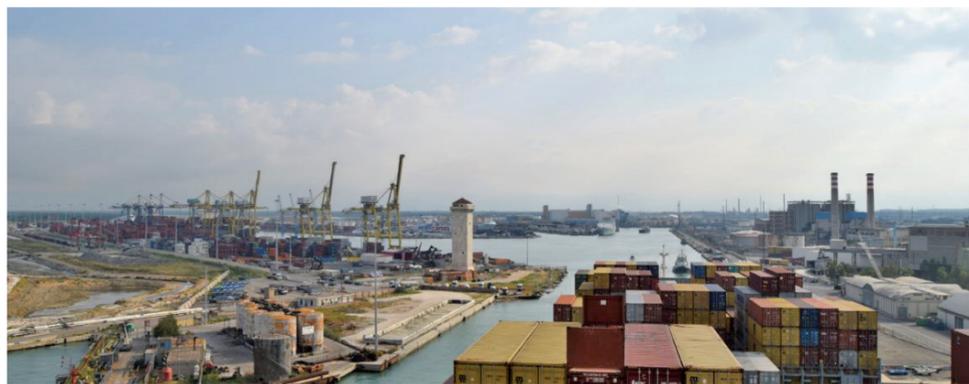
Strettoia del Marzocco a Livorno: botta e risposta

Il lettore Franco Tonelli ci ha risposto nuovamente sulla recente autorizzazione all'ingresso nel porto di Livorno con pescaggio fino a 11,50 metri:

"Un servizio regolare di approdo - scrive Franco Tonelli - non può essere legato a maree favorevoli che pure possono e devono essere utilizzate quando necessita.

Il pescaggio massimo di una nave in ingresso deve avere delle garanzie: quindi se il precedente e l'attuale è ed era 11,50 senza aver fatto opere di dragaggio, una nave che pesca 12 metri necessita di un'alta marea di 50 cm: oppure è stata autorizzata una riduzione del battente d'acqua sotto la chiglia o una revisione delle batimetriche che con i moderni strumenti hanno evidenziato maggiori fondali rispetto al passato."

Le considerazioni qui sopra esposte sono legittime e condivisibili: ma riteniamo che se l'Autorità Marittima e l'Autorità Portuale, con la collaborazione del Corpo dei Piloti di Porto e dei vari servizi tecnici, hanno stabilito che possono entrare nella strettoia del Marzocco le navi con pescaggio reale fino a 11,50 metri, ci sono evidentemente tutte le garanzie del caso, marea e non marea. Gli esperimenti che nel recente passato avrebbero consentito ingressi anche con pescaggi leggermente maggiori, vanno considerati esclusivamente come esperimenti, qualche volta nemmeno voluti ma improvvisati. Comunque sia, le nuove disposizioni funzionano e sono un indubbio vantaggio per il porto, in particolare per la Darsena Toscana. Che ha come problema principale ormai - e lo ripetiamo da anni - l'assurdo sbocco del Canale dei Navicelli e dello Scolmatore dell'Arno alla sua radice, malgrado la ciclica chiusura delle porte vinciane. Finché questo sbocco non sarà tombato, anche le prospettive della Darsena Europa rimarranno condizionate a ponti mobili e a un solo binario ferroviario del tutto inadeguati ai previsti traffici.



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Grimaldi entra nelle linee

Armas Trasmediterranea Group su vari collegamenti all'interno della Spagna.

L'accordo tra le parti prevede, inoltre, l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi dei diritti per operare tra la Spagna Continentale e le Isole Baleari per il trasporto di merci e passeggeri sulle rotte marittime (a/r) Barcellona-Mahon (Minorca), Barcellona-Palma de Maiorca, Barcellona-Ibiza, Valencia-Mahon, Valencia-Palma de Maiorca e Valencia-Ibiza.

Infine, l'accordo sancisce la cessione di due terminal portuali per la movimentazione di merci rotabili e passeggeri, attualmente operati in regime di concessione da Armas Trasmediterranea Group a Barcellona e a Valencia, nonché di vari magazzini, uffici e biglietterie a Valencia, Palma de Maiorca, Mahon ed Ibiza.

A seguito della firma del MoU, si procederà ad una "due diligence" con l'obiettivo di siglare l'accordo definitivo di cessione ed avviare le nuove operazioni per la stagione estiva alle porte.

"Sono orgoglioso e molto soddisfatto di aver siglato questo accordo con Emanuele Grimaldi. Per il nostro Gruppo non è un'uscita dalle rotte per le Baleari visto che continueremo a svolgere, in collaborazione con un gruppo armatoriale così importante sulla scena mondiale, un'ampia attività commerciale che ci permetterà di offrire ai nostri clienti una rete estesa di rotte marittime internazionali", dichiara Antonio Armas, presidente di Armas Trasmediterranea Group.

"Sono molto contento di aver siglato questo importante accordo con Antonio Armas, con cui si è subito instaurato un rapporto di grande stima reciproca e con il quale abbiamo posto le basi per una proficua collaborazione" dichiara Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo gruppo. "A conclusione di tale operazione il nostro gruppo estenderà la propria gamma di servizi marittimi anche al mercato interno spagnolo, generando nuove sinergie con gli altri collegamenti operati nel Mediterraneo occidentale", conclude Emanuele Grimaldi.

Il "Titanic" e le tragedie

dei più tragici sinistri marittimi dei nostri tempi, l'affondamento dell'inglese "Titanic" e il rogo del "Moby Prince", sono avvenuti a metà d'aprile. Esattamente il 14 aprile 1912 per il transatlantico inglese e il 10 aprile del 1991 per il traghetto italiano.

I 140 morti del traghetto, la più grande catastrofe della marineria italiana non in tempi di guerra, ricordata a Livorno la settimana scorsa, sono solo una frazione di quelli del "Titanic": furono 1490, tra i quali una quarantina di camerieri italiani. Morì sul "Titanic" anche il celebre magnate Solomon Guggenheim, che preferì affidare al segretario una lettera per la moglie, mandare l'uomo sulla lancia di salvataggio al posto suo, e sedersi a fumare il sigaro mentre la nave affondava. Gli scampati, soccorsi dal "Carpatia" che era accorso all'SOS, furono 711.

Anche lo speronamento dell'"Andrea Doria", che fu affondato dallo "Stockholm" al largo di Nantucket nel 1956 (questa volta a luglio) costò la vita a 51 persone su 1706 passeggeri: una strage evitata per la prontezza con cui furono utilizzate lance e zattere di salvataggio e per il soccorso del transatlantico francese "Ile de France". Tra i miracoli, quello di una ragazza americana di 14 anni che dormiva nella sua cabina della "Doria" e si svegliò, sempre nel suo letto, sopra la prua fracassata della "Stockholm". Sua sorella maggiore, che dormiva a due metri da lei, fu invece uccisa da quella stessa prua. Morì anche una povera bimba di 4 anni, gettata in mare dal padre terrorizzato nella speranza che fosse raccolta da una lancia lì vicina: la piccola cadde proprio sulla lancia rompendosi il cranio.

* Più vicino a noi, nel settembre scorso, almeno 200 migranti dalle coste del Nord Africa sono morti in naufragi dei loro precari gommoni condotti da scafisti senza scrupoli. Una strage silenziosa che continua malgrado le tante dichiarazioni. E che fu preceduta, nel 1997, dall'affondamento di un barcone con 120 albanesi in fuga dalla guerra civile verso la Puglia. La corvetta italiana "Sibilla", che cercava di bloccare la navigazione, sbagliò manovra, speronò e affondò il barcone. Morirono in 102 su 120 a bordo, tra cui numerosi bambini. Una ventina di corpi non furono mai trovati.

Il mare dunque può essere crudele, sebbene sia quasi sempre colpa della mano dell'uomo. Non solo in guerra ma anche e specialmente in pace.

Prima nave a idrogeno

5 milioni di euro di finanziamenti nel 2018 dal programma di ricerca e innovazione dell'UE Horizon 2020, nell'ambito dell'impresa comune Fuel Cells and Hydrogen (FCH JU), per dispiegare due navi a idrogeno in Francia e Norvegia. Il piano iniziale del progetto prevedeva l'implementazione di un battello a spinta per l'idrogeno nell'area di Lione, ma quando è emerso il più ampio potenziale di idrogeno nel trasporto merci, lo spintore dimostrativo è stato cambiato in una nave da carico interna. La nuova nave avrà il compito di movimentare merci su pallet e in container lungo la Senna.

"Mentre ci muoviamo nella transizione energetica, le tecnologie dell'idrogeno stanno guadagnando terreno nel settore marittimo. Flagships è un progetto molto entusiasmante per noi, poiché sta aprendo la strada per dimostrare come le navi che operano con l'idrogeno verde possono decarbonizzare i fiumi urbani. Traducendo le innovazioni tecnologiche in operazioni commerciali possiamo rendere le navi interne a emissioni zero una realtà in ogni città europea!", afferma Bart Biebuyck, direttore esecutivo di FCH JU.

La nave funzionerà con idrogeno compresso prodotto dall'elettrolisi, consentendo non solo operazioni a emissioni zero, ma anche creando una base solida per un trasporto locale a emissioni zero, sia in mare che a terra.

Il consorzio Flagships comprende 12 partner europei, con due armatori, Norled (NO) e CFT (FR) assistiti dalle sue società di supporto Sogestion (FR) e Sogestran (FR); le società marittime OEM e integratori ABB Marine & Ports (FI) e Westcon Power & Automation (NO); e la società di progettazione navale LMG Marin (NO & FR). La tecnologia delle celle a combustibile leader a livello mondiale è fornita da Ballard Europe (DK), con il monitoraggio e la gestione dell'energia delle navi da Pers-EE (FR). Le attività di gestione e diffusione sono fornite rispettivamente da VTT (FI) e NCE Maritime CleanTech.

Appaltato Oristano, parte il capolavoro

che aveva delineato a Shipping Italy Claudio Evangelisti, amministratore delegato di Gas & Heat. L'ingegnere Evangelisti aveva riferito che l'entrata in operatività del terminal, con l'arrivo del primo commissioning cargo, sarebbe avvenuta tra fine aprile e maggio a cura della "Avenir Accolade" ovvero la seconda delle nuove bettonine da 7.500 mc che Avenir Lng sta facendo realizzare in Cina. A regime l'operatività sarà assicurata dalla "Avenir Aspiration", terza unità del sestetto.

Gestione e manutenzione del terminal saranno a carico di Reganosa, che si era aggiudicata da Higas il relativo contratto lo scorso febbraio. Per la società spagnola l'attività ad Oristano segnerà il debutto nel settore dello "small scale Lng".

La parte avuta dalla Gas&Heat è stata determinata, sia per la costruzione degli speciali serbatoi a pressione nei capannoni affacciati sul Canale dei Navicelli, sia per la spedizione

degli stessi con chiatte specializzate sul Canale fino al porto di Livorno. Tutta l'impiantistica del gas è stata progettata e realizzata dall'azienda della famiglia Evangelisti con il pieno rispetto dei tempi malgrado le mille complicazioni che un'impresa tanto importante ha incontrato.

La Fiorillo con i binari

i treni sottobordo le navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. In questo modo è stato integrato il vecchio tracciato dei binari che corre lungo la recinzione che separa il porto dal viale C.Colombo e che è stato fatto oggetto di ammodernamento.

La nuova opera, che darà maggiore impulso al trasporto via treno con riduzione delle emissioni nocive dei camion e positivi riscontri per l'ambiente, si integra e si completa grazie al lavoro svolto da RFI che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal porto di Marina di Carrara fino alla stazione di Massa Zona Industriale, migliorando quindi il collegamento di questo braccio che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. L'infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria portuale che è già in corso anche alla Spezia, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell'immediato futuro un'integrazione delle manovre ferroviarie dei due porti dell'AdSP, con particolare beneficio per lo scalo di Marina di Carrara.

Nel corso dell'inaugurazione, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che ha anche dichiarato il pieno sostegno della Regione al nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara, ha detto: "Quella di oggi è una tappa importante per l'idea di logistica fondata sulla cura del ferro. Il nuovo collegamento tra il porto di Marina di Carrara e il sistema ferroviario nazionale costituisce un vero e proprio salto di qualità per il futuro dello scalo e per tutto il territorio apuano. Sempre di più gli scambi commerciali passano e passeranno attraverso la valorizzazione delle linee ferroviarie. In questa prospettiva, la Regione Toscana continuerà nel suo impegno in linea con i contenuti dell'Accordo di programma iniziale".

"Oggi è una giornata estremamente importante per il porto di Marina di Carrara - ha detto a sua volta il presidente dell'AdSP Mario Sommariva - perché la ripresa di piena efficienza della ferrovia, per un porto, è la garanzia di una prospettiva futura. Il traffico marittimo non può vivere e prosperare senza efficienti collegamenti ferroviari. La presenza oggi del presidente Giani è un segnale di attenzione che cogliamo con grande positività. È infatti solo attraverso l'intensa collaborazione con la regione Toscana che il porto di Marina di Carrara potrà decollare e diventare competitivo".

Appaltato lo "scavalco"

alla progettazione esecutiva e all'esecuzione in appalto dei lavori. Il contratto di RFI del valore di 19,925 milioni di euro, è stato aggiudicato a una RTI con la pisana Cemes Spa come mandataria (insieme a Bit Spa e Fontanini Ivano Snc come società mandanti). La data di conclusione dello stesso appalto è fissata al 1 dicembre 2022.

L'intervento, secondo quanto riferito dalla Regione Toscana al momento della firma per l'avvio dell'iter (tra lo stesso ente, l'allora MIT, RFI, la AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Vespucci) avrà un costo complessivo di 27 milioni di euro (con un finanziamento da parte della stessa Regione di 20,2 milioni) e comporta la realizzazione di un ulteriore tratto di binario, lungo circa 1,5 km (circa 360 metri del quale realizzati su un viadotto costituito da 15 campate), che passerà sopra la linea ferroviaria Tirrenica Pisa-Roma presso la stazione di Livorno Calambrone.

Guerrieri (AdSP): incontro in Confindustria



Nella foto (da dx): Uno scatto fotografico che ritrae il presidente Neri, il presidente Guerrieri e il direttore generale Paoletti durante l'incontro.

presso la loro sede di via Roma. Numerosi gli imprenditori industriali e portuali, sia di Livorno che di Piombino presenti, insieme al loro presidente cavaliere del lavoro dottor Piero Neri: accompagnato dai vice presidenti e dai componenti del consiglio generale al completo. In apertura di riunione - ha riferito una nota ufficiale - il presidente Neri ha riassunto lo scenario della portualità di Livorno e di Piombino, sottolineando "il contesto favorevole come quello del nostro territorio che vede la presenza di industrie e manifatture di livello nazionale e internazionale, di imprese importanti di servizi e di logistica, da cui ne consegue che è un dovere di tutti portare il contributo al consolidamento del lavoro esistente, e favorire nuove opportunità per la crescita dei traffici". "Ringrazio Luciano Guerrieri - ha esordito il presidente di Confindustria - per la disponibilità ad aver accettato il nostro invito, che voglio leggere non solo come desiderio di conoscere l'attuale Confindustria ma anche come disponibilità a collaborare in uno spirito di coesione fra tutte le parti sociali".

"In questa fase contrassegnata da persistente pandemia da Covid-19 e nella speranza di presto uscirne - ha detto ancora Piero Neri - è quanto mai indispensabile lo sforzo corale di tutti: governo, amministrazioni regionali e comunali, Autorità di sistema, associazioni datoriali e sindacati, per tracciare una strategia di rilancio e di sviluppo delle attività produttive mirate a creare occasioni di lavoro".

Il presidente Neri, a proposito del lavoro, ha poi ricordato che, in occasione della sottoscrizione presso il Comune di Livorno del Patto per il Lavoro, ha ribadito questa priorità: "Mi sono permesso di sottolineare - ha sostenuto Neri - come il lavoro, su cui si fonda la nostra Costituzione, per essere mantenuto e sviluppato, non può che avere come base quattro pilastri:

Governabilità intesa come governo, pianificazione, applicazione imparziale delle norme regolamentari, certezza del diritto;

Continuità di Impresa intesa come garanzia e salvaguardia indispensabile per assicurare buon lavoro e svilupparne di nuovo;

Competitività assicurata attraverso una regolazione corretta e stimolante della concorrenza, per rendere non solo le imprese più competitive ma rendere il Porto, i sistemi Porto Città, i nostri territori più competitivi ed

attraenti per nuovi investimenti; Coesione sociale poiché in questo momento è indispensabile uno sforzo corale di tutti per perseguire obiettivi di rinascita e sviluppo e questo non può passare se non da un rapporto sinergico fra porto, città e cluster portuale, logistico e industriale. In sostanza la conflittualità deve sparire! Stiamo attraversando - ha proseguito ancora Neri - un periodo di transizioni digitali, ecologica, energetica, sociale ed economica. In questo processo e nell'ambito territoriale che ci interessa, la portualità assume un ruolo basilare come anello di una catena che comprende i porti, la logistica e l'industria. Per questo un ruolo fondamentale lo può e lo deve svolgere l'Autorità di Sistema (non più Autorità Portuale) con la competenza su due porti importanti come Livorno e Piombino oltre che come motore di sviluppo e di attrazione per nuovi investimenti nelle aree per i portuali".

Il presidente Guerrieri, da parte sua, ha ribadito l'impegno per una propositiva ed equilibrata azione di regolazione delle attività portuali e l'intenzione di dare impulso alle istruttorie in essere, sia per il progetto principale della Darsena Europa, sia per i progetti complementari come quello dello scavalco ferroviario verso l'Interporto Vespucci, e quello per il primo tratto della SS398 a Piombino.

Dagli interventi che si sono succeduti è venuta la conferma che le aziende industriali e della logistica sono pronte a dare il loro contributo in un'ottica di coesione sociale indispensabile per traguardare il rilancio dell'economia, affinché possa rafforzarsi lo spirito di comunità portuale, indispensabile per la competitività del nostro sistema. Chiudendo l'incontro il presidente Neri ha ringraziato Luciano Guerrieri, confermando la piena disponibilità dell'imprenditoria a fornire ogni possibile collaborazione per la funzionalità dei due scali e per la realizzazione dei progetti di investimento presenti sia a Livorno che a Piombino. In ricordo della giornata è stato consegnato al presidente Guerrieri il crest istituzionale della Confindustria.





Progettiamo efficienza, insieme.

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)
 Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340
info@consorzio83.it - www.consorzio83.it