



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. 5

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 19 GENNAIO 2022

DAL RAPPORTO DELLA PIATTAFORMA SHIPPING DI PILLARSTONE

In arrivo le eco-tanker

Accelera la vendita delle navi non/core ed è previsto l'acquisto di almeno sette unità "verdi" - Il mercato del credito navale

MILANO - Il 2021 è stato un anno a corrente alternata per il settore armatoriale. La pandemia ha avuto impatti notevoli, ancorché differenziati nei vari comparti. E se il dry ha fatto registrare performance eccezionali, ben superiori alle medie dell'ultimo decennio, il tanker ha mostrato un trend molto più stagnante, sia nel segmento del greggio che in quello dei prodotti.

In tale contesto, caratterizzato da una buona dose di incertezza, i gruppi appartenenti alla piattaforma shipping di Pillarstone (Premuda e (segue in ultima pagina)

PSA record sui TEUs movimentati

SINGAPORE - PSA International Pte Ltd (PSA) ha gestito volumi record di container di 91,5 milioni di Twenty-foot Equivalent Units (TEUs) nei suoi progetti portuali in tutto (segue in ultima pagina)

CON L'OPZIONE DI PRENOTARE IL PASSAGGIO SULL'ASSE

Brennero "digitalizzato"?

Il presidente di ANITA però si dice preoccupato per le conseguenze (limiti) ai transiti



Thomas Baumgartner

ROMA - Nelle prossime settimane, il governatore altoesino Arno Kompatscher (SVP) presenterà al Governo italiano il progetto di una "autostrada digitalizzata" per controllare il volume di traffico sull'asse del Brennero.

Tale iniziativa, che prevede la possibilità di "prenotare" il percorso da parte dei trasportatori sull'asse del Brennero, propone inoltre un criterio di determinazione del costo del pedaggio sulla base della classe ambientale del veicolo interessato al transito, al fine di ridurre l'impatto (segue in ultima pagina)

Darsena Europa: se le stelle non stanno a guardare



LIVORNO - Bisognerà fare un ragionamento non miope sulla trasformazione del terminalismo sui porti italiani, adesso che l'anno nuovo è cominciato con tanti segnali contraddittori. Perché se da una parte la pioggia di soldi promessa dal "decreto Draghi" per il rilancio e la resilienza sembra la Manna inviata dal Cielo, dall'altra sono i grandi gruppi privati che non aspettano, ma a loro volta s'impegnano.

Tipico è il caso di quello che ormai è diventato il primo gruppo mondiale per il trasporto dei container, la MSC di Gianluigi Aponte. La sua proiezione nel terminalismo è impressionante: solo per citare il Tirreno, si va da Gioia Tauro a Calata Bettolo di Genova, dove gli investimenti sono stati enormi e continuano. Gioia Tauro ordina tre enormi gru da banchine capaci di

Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

NOSTRA INTERVISTA AL DIRETTORE DI CORA TRASPORTI

Delivery, così la gomma soffre

Costi del gasolio e delle autostrade, concentrazione dei traffici sulle grandi navi, carenza di ricambio generazionale sono i punti dolenti della catena logistica

Trasporti eccezionali e patenti

ROMA - Interessa l'autotrasporto ma anche l'intera catena logistica. Il 25 dicembre 2021 è stata varata la proroga dello stato di emergenza fino al 31 marzo 2022. Tale proroga, comporta lo slittamento della scadenza delle patenti di guida e delle certificazioni richieste per l'esercizio dell'attività di autotrasporto. In particolare, la validità di patenti e CQC con scadenza tra il 31 gennaio 2020 e 31 marzo 2022 è stata estesa fino al 29 giugno 2022, ma solo per quanto riguarda la circolazione in Italia.

Il Ministero dell'Interno, con nota del 28 dicembre 2021, ha fornito anche alcuni chiarimenti in merito alle modifiche al CdS apportate dal "Decreto infrastrutture e trasporti". A proposito dei trasporti eccezionali, la (segue a pagina 8)



Luca Cipriani

LIVORNO - "Delivery" è la parola magica d'oggi: anzi, più che magica, è la croce e delizia dell'intera catena logistica, che a sua volta è il motore della ricchezza orata e distribuita. Parole grosse? Certo, ma che sottolineano come il trasporto merci, in mare e in terra, stia attraversando un momento difficile, nel quale si vedono le differenze tra chi funziona e chi s'arrabatta.

Ne parliamo con Luca Cipriani, direttore della cooperativa di trasporti CORA, una delle più strutturate a Livorno con 120 soci e mezzi pesanti tutti di ultima generazione

A.F. (segue a pagina 8)

CON UN NUOVO AIRBUS A330-200 ANCHE CARGO

ITA collega Malpensa-New York

Il volo avrà luogo cinque giorni alla settimana dal prossimo 2 aprile



MILANO - Il volo Malpensa - New York di Ita Airways, già annunciato nei piani della nuova compagnia nazionale (e il solo che, secondo le parole dell'amministratore delegato di Ita Spa Fabio Lazzarini, verrà operato dalla compagnia dallo scalo milanese) sarà operativo dal prossimo 2 aprile. A riferirlo è il gruppo Facebook di addetti ai lavori "Vola Malpensa", solitamente molto ben informato sulle novità che riguardano l'aeroporto e rilanciato da Air Cargo Italy. Il collegamento, si legge, avrà frequenza pentasettimanale e sarà operato con Airbus A330-200, consentendo anche una certa quantità di capacità belly cargo. Air Cargo Italy segnala anche l'ingresso in flotta del secondo aereo con la nuova livrea azzurra: è un Airbus A319 dedicato al campione olimpico Pietro Mennea, operativo già da venerdì scorso. Come già abbiamo riferito, gli aerei italiani di ITA saranno tutti dedicati a campioni sportivi nazionali delle varie discipline. ITA Airways ha già ordinato altri 28 Airbus con capacità anche cargo.

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



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com

Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

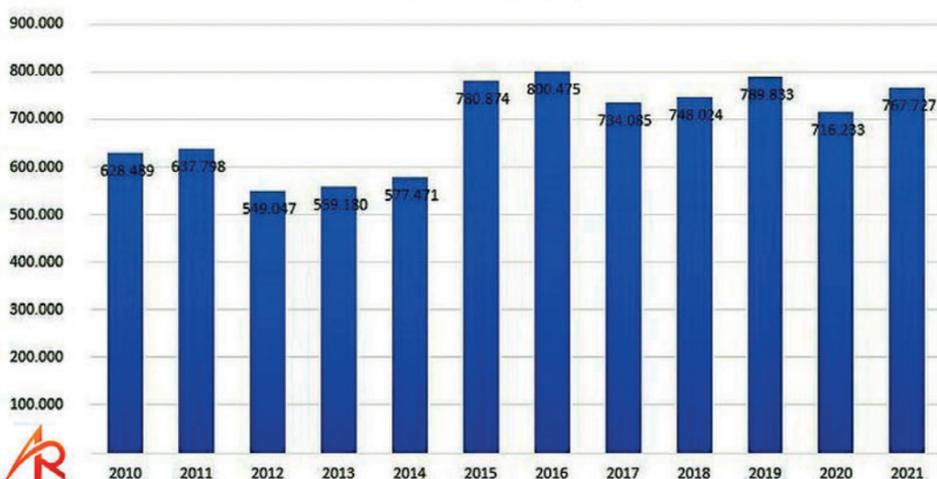
M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

DAL CONFRONTO DEI MOVIMENTI NEGLI ULTIMI DODICI ANNI

Sui containers Livorno non molla

L'andamento dei TEUs conferma una sostanziale stabilità malgrado la pandemia - Le cifre dei due terminal sul porto

PORTO DI LIVORNO



LIVORNO - Il grafico non avrebbe bisogno di spiegazioni, perché è chiarissimo: il picco in assoluto è stato toccato nel 2016 e di nuovo sfiorato nel 2018, ma nemmeno la pandemia ha ributtato i totali ai livelli del 2012, ovvero

A.F. (segue a pagina 8)

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

A DIECI ANNI DAL TRAGICO NAUFRAGIO DELL'ISOLA DEL GIGLIO

Ricordata dalle Capitanerie la notte della Costa Concordia



ROMA – Aperto al pubblico solo da pochi mesi, il museo delle navi Romane di Fiumicino, sito all'interno del parco Archeologico di Ostia Antica, ha ospitato giovedì scorso la presentazione del libro "Sotto le stelle del Giglio", scritto da Salvatore De Mola. Nella sua opera - già presentata sulle nostre colonne - l'autore, scrittore e sceneggiatore - premiato nel 2017 con un David di Donatello - a dieci anni dal naufragio della nave Costa Concordia ripercorre, in chiave romanzata, gli avvenimenti di quella notte.

L'occasione ha rappresentato un momento importante per ricordare le vittime del naufragio. L'incontro, preceduto dai saluti di benvenuto del direttore del Museo, dottor Alessandro D'Alessio, è stato moderato dal giornalista RAI Filippo Gaudenzi, con la partecipazione dell'autore e alla presenza del comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, ammiraglio ispettore Capo Nicola Carlone.

"Sotto le stelle del Giglio" fa parte della collana letteraria "Storie di mare", che in poco meno di due anni può contare già sei titoli all'attivo, pubblicata dalle edizioni All Around di Roma in collaborazione con il Comando Generale della Guardia costiera. L'obiettivo della collana è quello di "investire su un percorso culturale con progettualità definite di comunicazione - ha ribadito sul palco il capitano di vascello Cosimo Nicastro, capo ufficio Comunicazione della Guardia Costiera e direttore della collana, rivolgendosi in particolare agli alunni dell'Istituto Nautico M. Colonna di Roma, presenti all'incontro - volte a preservare la memoria del nostro mare e a riconoscere il valore di chi lo ha protetto, di chi lo vive e lo promuove in ogni suo aspetto, storico, culturale, scientifico, economico".

Gaudenzi ha poi invitato sul palco alcuni dei protagonisti del libro: Giorgia Capozzella, Mirko Cugini e Marco Savastano, all'epoca rispet-

tivamente comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano, comandante dell'Ufficio Locale Marittimo dell'isola del Giglio e aerosoccorritore in forza alla base aeromobili della Guardia Costiera di Sarzana. Il comandante Nicastro ha ricordato l'ammiraglio Ilarione Dell'Anna, anche lui tra i protagonisti del romanzo, che non ha potuto presenziare all'evento, all'epoca a capo della Direzione Marittima della Toscana e comandante del porto di Livorno.

A conclusione, invitato sul palco, l'ammiraglio Carlone ha ricordato che la storia della nave Costa Concordia è una vicenda - come si legge nella sua prefazione al libro - che ha messo alla prova il dispositivo di emergenza del Paese, misurandone le capacità operative e quelle decisionali, facendone emergere competenze, professionalità e umanità. Tra queste, ma non solo, quelle di donne e uomini della Guardia Costiera, da sempre in prima linea nel portare

soccorso a chi va per mare.

All'evento erano presenti anche il capo del III Reparto Piani e Operazioni, contrammiraglio Giuseppe Alicino, il direttore Marittimo del Lazio, capitano di Vascello Filippo Marini, il comandante della Capitaneria di Porto di Fiumicino, capitano di vascello Giuseppe Strano e il capo del Centro Nazionale Operativo della Guardia Costiera capitano di vascello Gianluca D'Agostino.



A LIVORNO GRAZIE AL MECENATE ENRICO FERNANDEZ AFRICANO

Restaurata "Leda e il cigno"



Nell'immagine: Il quadro di Leonardo Da Vinci.

LIVORNO - Con un grande elogio per lo spirito di mecenatismo

dimostrato, l'assessore alla Cultura del Comune di Livorno Simone

Lenzi ha voluto ringraziare Enrico Fernandez Africano, che con la sua famiglia ha finanziato il restauro della fontana monumentale "Leda e il cigno".

La scultura, riportata al suo splendore, è stata presentata alla città a Villa Fabbricotti, dove è situata.

L'opera, eseguita da Luigi Brizzolara tra il 1920 e il 1930, era originariamente incastonata nel muro perimetrale della Villa Attias. Nel 1968, anno di demolizione di quest'ultima, venne collocata nel luogo attuale. Come è stato riferito, riproduce l'atto di amore di Giove, che si era trasformato in cigno, con la bellissima Leda: un tema ripreso anche in un celebre dipinto (lo riportiamo qui accanto) da Leonardo.

"Davvero apprezzabili - ha rilevato Lenzi - questo gesto e questa sensibilità della famiglia Fernandez che si iscrive in quella nobile pratica per cui chi ha ottenuto grandi risultati nella vita "restituisce" qualcosa alla comunità nella quale è cresciuto. Pratica purtroppo poco frequentata dai livornesi. Speriamo dunque che il gesto del dottor Fernandez sia di esempio a tutti: il Comune da solo non può farcela".

Il Garden Club ha collaborato fornendo le piante per l'area a verde ripristinata intorno alla statua, intervento della cui progettazione si è occupata l'agronoma Paola Spinelli.

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



Oil & Gas

- On-shore transports (Domestic & Handling at site)
- Off-shore transports (Air, Sea, Bulk)
- EHS & Quality compliance
- Risk Management & Risk Assessment

Civil Constructions

- Specialized logistics planning expertise
- Expediting

Mining & Tunnelling

- Heavy Lifts
- Rigging and Skidding

Machinery

- Oversized cargo, static/rolling/on tracks
- Pre-shipment inspections
- Spare parts urgent handling & delivery



A Somec il restyling di "Azamara Onward"

Il Gruppo, attraverso la controllata TSI, curerà produzione, ingegnerizzazione, installazione e design del progetto



SAN VENDEMMIANO (TV) – Somec S.p.A., società quotata sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana e specializzata nell'ingegnerizzazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, tramite la controllata TSI, ha acquisito una nuova commessa per il restyling completo della nave da crociera Azamara Onward per un valore complessivo di oltre 14 milioni di euro.

Realizzata nel 1999 per Carnival Cruise Line con il nome di Pacific Princess, la nave da crociera è stata recentemente rilevata da Azamara e ribattezzata Azamara Onward, entrando a far parte della flotta di lusso Azamara Cruises. È caratterizzata da suites di lusso e servizi premium e dalle dimensioni ridotte rispetto alle tradizionali navi da crociera, volte a garantire l'accesso a destinazioni d'eccezione, navigare vie

d'acqua panoramiche e attraccare in luoghi dove le navi più grandi non possono accedere.

Azamara ha affidato a TSI il restyling completo della nave con l'obiettivo di renderla più coerente con gli elevanti standard qualitativi del marchio. In particolare, TSI curerà il design, la produzione, l'ingegnerizzazione e l'installazione di cabine e suites, delle aree dedicate all'equipaggio, dei ponti alti con relative zone piscina, nonché delle SPA, zone relax e di tutte le aree pubbliche. I lavori verranno realizzati presso i cantieri Damen di Amsterdam con il supporto e l'esperienza pluridecennale di un team di professionisti e operatori di TSI altamente specializzato e dedicato al service e retrofit.

Per il settore, per TSI e per il neo segmento Interiors di Somec, si tratta del progetto più importante di

sempre, sia per il valore dell'ordine che per la complessità gestionale e i tempi di realizzazione: i lavori saranno completati in meno di 4 mesi, con consegna prevista a fine aprile 2022.

"Questa importante nuova commessa è un ottimo segnale di inizio anno" ha commentato Oscar Marchetto, presidente di Somec. "Essere accanto a un player come Azamara conferma la volontà del nostro Gruppo nel posizionarsi maggiormente nel mondo del luxury e sottolinea la capacità di gestire progetti complessi e soddisfare i più elevati standard qualitativi. Inoltre, un'altra buona notizia arriva dal fatto che TSI non sarà l'unica società del Gruppo ad essere stata scelta per il restyling di Azamara Onward: le aree catering, oggetto di una ulteriore commessa, saranno infatti parzialmente rifatte e affidate alle cure della nostra OXIN".

NEL PROGRAMMA EUROPEO CONTRO GLI ATTACCHI INTENZIONALI

Cheddite Livorno in "SECURDOMINO"

LIVORNO – Ha preso il via ufficialmente il progetto europeo SECURDOMINO – "Seveso sites: assessment of integrated safety-security hazards and risks and related domino effects", finanziato dalla Commissione Europea con il programma LIFE.

Scopo del progetto è mettere a punto una piattaforma in grado di analizzare in tempo reale la vulnerabilità di sistemi industriali complessi di fronte ad attacchi intenzionali, che possono avere un effetto domino e provocare conseguenze molto severe, come incendi, esplosioni, contaminazioni ambientali, dispersione di sostanze tossiche nell'ambiente.

Il sistema SECURDOMINO verrà messo a punto basandosi su

un modello 3D dello stabilimento analizzato, e consentirà un'analisi real time del rischio. Il progetto prevede anche dei test su impianti industriali reali, due in Italia, uno dei quali sarà proprio lo stabilimento di Cheddite a Livorno e uno in Olanda.

L'azienda Cheddite Italy focalizza la sua attività, impiegando 50 dipendenti, sul caricamento e la commercializzazione di cartucce sportive da tiro e da caccia per armi civili ad anima liscia di ogni tipo e calibro.

"Siamo molto orgogliosi di partecipare a questo progetto che approccia in maniera interdisciplinare il tema della sicurezza che Cheddite Italy nella sua storia ultracentenaria ha sempre posto al centro delle pro-

prie attività - ha dichiarato Emilio Mariella, plant manager - Questa collaborazione con organismi accademici e di tutela ambientale di così alto livello ci permetterà di mantenere il ruolo di "Pionieri" che abbiamo sempre svolto in questo ambito e di aumentare in modo significativo la sicurezza industriale del nostro sito".

Il consorzio LIFE SECURDOMINO coinvolge cinque partner: oltre all'Università di Pisa, presente con ricercatori del Dipartimento di Ingegneria Civile e Industriale e del Dipartimento di Scienze Politiche, DataCH technologies S.R.L. (IT), ARPAT (IT), Università di Leiden - Institute of Security and Global Affairs (NL) e Crisisplan BV (NL).

SECONDO LA PIÙ AGGIORNATA CLASSIFICA MONDIALE

Il gigantismo nelle crociere



TRIESTE – La sfida ormai anche nelle dimensioni, per quanto gli scali delle navi da crociera d'oggi siano quasi tutti dimensionati per unità medie. Comunque sia, il gigantismo impera. Secondo una classifica apparsa in questi giorni la nave più grande del mondo è la Symphony of the Seas del Gruppo Royal Caribbean. È lunga 362,15 metri (circa 100 metri in più del Titanic) e larga 66 metri. Può imbarcare al suo interno circa 9000

persone tra passeggeri (massimo 6.680) e equipaggio (massimo 2.348). La Symphony of the Seas dispone inoltre di 16 ponti.

Al secondo posto troviamo la Harmony of the Seas. È lunga 362 metri e larga 47 metri, in pratica la differenza di dimensioni con la Symphony of the Sea è dovuta solamente al fatto che è più stretta. Al suo interno si ritrovano 25 ristoranti, 15 bar, ma anche 4 piscine, 10 vasche idromassaggio e per gli

appassionati di sport pure un campo da basket, uno da tennis e una pista di pattinaggio sul ghiaccio. Al suo interno ha anche una via commerciale con vari negozi, attrazioni e giostre. Sull'ultimo gradino del podio troviamo a pari merito altri due giganti del mare, due navi gemelle: la Allure of the Seas e la Oasis of the Seas. Sono entrambe lunghe appena un paio di metri in meno rispetto alle precedenti due navi, ovvero 360 metri ed è larga 60,5 metri. Sono dotata di 16 ponti e possono trasportare oltre 8.000 persone tra passeggeri ed equipaggio. Anche in questo caso non mancano le piscine (sono addirittura 21, un campo da basket, un campo da tennis le pareti per l'arrampicata e i simulatori di surf. Concludiamo ora questa speciale classifica delle navi da crociera più grandi del mondo con quelle che si trovano in quarta e quinta posizione. Al quarto posto c'è la Spectrum of the Seas con i suoi 348 metri di lunghezza e la possibilità di trasportare 4.900 persone. Al quinto posto troviamo la Quantum of the Seas e la Anthem of the Seas, altre due navi gemelle che sono lunghe 347 metri per 41 metri di larghezza e che dispongono di 2090 cabine.

CON UNA CERIMONIA CHE SI È SVOLTA SABATO SCORSO A LIVORNO

Il Rotary Club "Mascagni" dona 20 palme alla città

È stato così celebrato l'anniversario del sodalizio



LIVORNO – In occasione dei suoi 20 anni, il Rotary Club Livorno Mascagni ha donato alla città venti palme, tante quanti sono appunto gli anni dell'organizzazione livornese.

Il luogo dove sono state piantate 6 Washingtonia Filifera, 14 Chamerops Humilis e alcuni arbusti di Pandanus, è piazza del Pamiglione: un punto nevralgico della città davanti alla Fortezza Vecchia, al porto, ai pescherecci e di fronte al Palazzo dei Portuali.

La donazione è stata ufficializzata sabato scorso alle ore 14.30 (data in cui il club ha festeggiato la propria nascita, avvenuta il 15 gennaio 2001), nel corso di una cerimonia in piazza del Pamiglione, e alla quale ha presenziato presente, per il Comune di Livorno, l'assessore all'Urbanistica e Verde Silvia Viviani.

Sono intervenuti alla cerimonia anche il presidente del Rotary Club Livorno Mascagni Vito Vannucci e l'ammiraglio Flavio Biaggi, comandante dell'Accademia Navale.

"Ringraziamo il Rotary Mascagni - ha dichiarato l'assessora Silvia Viviani - per l'impegno verso la città che queste 20 palme testimoniano e rilanciano verso il futuro. Questa donazione oltre ad arricchire il patrimonio verde cittadino dà un contributo al decoro urbano".

"A nome del Rotary Mascagni - dice il presidente Vito Vannucci - ringrazio il Comune di Livorno per aver condiviso con noi l'iniziativa. Un ringraziamento davvero speciale va anche alle due socie Adriana Corsi e Sveva Francesconi che moltissimo si sono spese per poter rendere concreta la realizzazione del progetto."

Le palme sono state piantate a partire da venerdì 14 nello spazio destinato a verde di fronte al Palazzo del Portuale, luogo concordato con il Comune di Livorno.





LOGI83
Progettiamo efficienza, insieme.

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

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

DOGANA E COMUNE DI PISA INSIEME

Caccia al commercio illegale

Un accordo per collaborare alla ricerca di prodotti contraffatti



Nella foto: Un momento dell'accordo.

PISA- La Polizia Municipale, nel corso delle sue attività di controllo e repressione frodi, nel 2021 ha sequestrato 12.668 oggetti derivanti da commercio illegale, molti dei quali contraffatti o potenzialmente pericolosi perché realizzati con materiali dannosi per la salute. Nel 2020 gli oggetti sottratti alla vendita erano stati 10.691. Un'attività intensa che conferma come il territorio di Pisa costituisca un potenziale mercato fertile per la vendita di prodotti illeciti e contraffatti, con ricadute per l'economia lecita e per la stessa salute pubblica.

Per combattere la contraffazione e gli altri fenomeni illeciti connessi al commercio, nonché promuovere l'interscambio informativo e la cultura del consumo consapevole e legale, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) ha siglato nei giorni scorsi un accordo con il Comune di Pisa.

L'Atto pattizio, firmato dal direttore territoriale ADM per la

Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Roberto Chiara, e dal sindaco del Comune di Pisa, Michele Conti, consentirà una maggiore reciproca collaborazione tra i due enti per la prevenzione e la repressione dei "fenomeni illeciti connessi al commercio, in particolare attraverso il contrasto alla vendita di prodotti contraffatti e/o riportanti falsi e fallaci indicazioni sull'origine, la provenienza o sulla qualità, non corrispondenti alle norme sul commercio internazionale".

Nel documento, definito dalla dirigente pro-tempore dell'Ufficio delle Dogane di Pisa, Rosita D'Amore, si legge che ADM "mette a disposizione le proprie risorse professionali e tecnologiche, nonché le informazioni presenti nelle banche dati". Altrettanto farà il corpo di Polizia Municipale.

Viene anche istituito un tavolo di lavoro permanente, con compiti di monitoraggio e analisi dei fenomeni fraudolenti; saranno organizzate

periodicamente riunioni congiunte per la collaborazione e programmazione degli interventi; vengono identificati dei momenti di formazione tecnica che l'Agenzia rivolgerà a funzionari e agenti della Polizia Municipale.

"La contraffazione - ha dichiarato il direttore Chiara - danneggia non solo le imprese, che subiscono riduzioni di fatturato e possibili pregiudizi di immagine, ma anche i consumatori, per gli eventuali rischi alla salute connessi alla scarsa qualità dei materiali, i lavoratori, che vedono ridursi le offerte regolari di lavoro e l'ambiente, per i danni causati da processi produttivi a basso costo".

"Ringrazio l'Agenzia delle Dogane che insieme a noi firma oggi questo importante documento di collaborazione - ha detto il sindaco Michele Conti -. In questi anni abbiamo intrapreso un'azione volta a combattere la contraffazione e il commercio illegale. Pisa, purtroppo, da anni è interessata a questo fenomeno, in modo particolare nell'area del Duomo. Dal nostro insediamento operiamo grazie all'impegno della Polizia Municipale per fronteggiarlo in maniera sempre più efficace. Ma sappiamo anche che questo settore riguarda anche la contraffazione dei nostri prodotti agricoli e agroalimentari, compresi quelli toscani, come l'olio e il vino, tra i più copiati al mondo. Credo dunque che questa collaborazione, ancora più stretta tra le nostre istituzioni e che mette a sistema le nostre rispettive competenze e professionalità, possa dare un importante contributo per il contrasto del fenomeno".

"Viking Neptune" varata ad Ancona

Appartiene alla classe di medie dimensioni e potrà ospitare fino a 930 passeggeri - Le caratteristiche



TRIESTE - È stata varata presso lo stabilimento di Ancona "Viking Neptune", la nuova nave da crociera di Fincantieri per la società

armatrice Viking.

L'unità si posizionerà nel segmento di mercato di unità di piccole dimensioni, infatti, come le unità gemelle,

avrà una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, sarà dotata di 465 cabine e potrà ospitare a bordo 930 passeggeri.

"Viking Neptune", nona della classe, è stata progettata da affermati architetti e ingegneri navali, tra cui un team di interior design di SMC Design, con sede a Londra, e di Rottet Studios, con sede a Los Angeles, che hanno conferito al progetto un'ispirazione in stile scandinavo moderno, caratterizzato da un'eleganza sofisticata ma funzionale. Oltre alle cabine tutte con veranda la nave dispone di spaziose suite con ampi affacci, due piscine, di cui una infinity pool a poppa, numerose opzioni per cenare all'aperto e una spa progettata secondo la tradizione del benessere scandinavo, con una sauna e una grotta della neve.

Fincantieri ha avviato il suo rapporto con Viking nel 2012, dando fiducia alla società armatrice che faceva il suo ingresso nel mercato delle crociere oceaniche come start up. Dal primo ordine di due navi, oggi la collaborazione ha raggiunto le 20 unità in totale, incluse le due navi da crociera speciali ordinate a Vard, "Viking Octantis" e "Viking Polaris", e le opzioni. Si tratta di un record assoluto, il maggior numero di unità ordinate da un singolo armatore a un costruttore.

CON L'ACQUISIZIONE DELLA VIRGO ROMANA IMMOBILIARE

Prologis a Roma: nuove aree logistiche

ROMA - Prologis ha annunciato l'acquisizione dell'intero capitale sociale della società "Virgo Romana Immobiliare S.r.l." proprietaria di un importante asset logistico a Roma in località "La Rustica", nelle immediate adiacenze del Grande Raccordo Anulare in posizione strategica rispetto al contesto urbano. Il parco logistico si estende su una superficie di circa 50.600 metri quadrati ed è composto da cinque edifici, una palazzina uffici, aree esterne (tra cui un'area in cui

sono presenti reperti archeologici) e parcheggi. Il parco è locato all'Agenzia delle Entrate. Al termine dell'operazione la società "Virgo Romana Immobiliare S.r.l." è stata rinominata "Prologis Italy XLIV S.r.l."

"Iniziamo il nuovo anno con un'importante acquisizione a Roma che rafforza la nostra presenza in questo importante mercato", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis Italia. "La richiesta di immo-

bili per la logistica in prossimità dei centri urbani dove operiamo continua ad essere sostenuta con un 2022 che si preannuncia molto dinamico e in linea con le tendenze del mercato italiano degli ultimi anni".

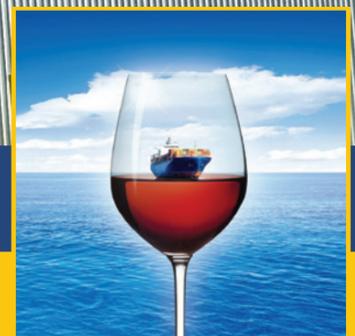
Nell'operazione Prologis si è avvalsa della consulenza dello studio legale Linklaters con un team guidato dal partner Francesco De Blasio e coordinato dal managing associate Francesco Calabria e di Deloitte per gli aspetti fiscali e finanziari.



Vintage 2021: the "wine cellar" is ready

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

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



www.ggori.com



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics



UNA MISSION IN CORSO PER L'ESPORTAZIONE VERSO LE AZIENDE DELL'EUROPA

Dal Cile un corridoio d'idrogeno verde



SANTIAGO – Fino a sabato 22 gennaio prossimo il Cile accoglie la Mission HV, un incontro che riunirà i più importanti attori europei nel settore energetico con l'obiettivo di discutere i progetti infrastrutturali necessari per garantire la catena di approvvigionamento di idrogeno

verde e pianificare le condizioni necessarie per stabilire un corridoio di esportazione - importazione di energia pulita tra Cile ed Europa. Con questo evento, ProChile, l'agenzia governativa incaricata della promozione internazionale del paese, segna l'inizio di una

nuova tappa del suo progetto che mira a fare del Cile l'esportatore di energie rinnovabili più competitivo del mondo entro il 2030.

Per cinque giorni, i rappresentanti di aziende europee come Engie, Total, Enel, Siemens, RWE, Austria Energy, Linde o Statkraft, insieme

ai principali attori dell'ecosistema cileno si incontrano con una delegazione guidata dal Porto di Rotterdam e visiteranno importanti progetti pilota nel nord e nel sud del Cile. La Mission HV, il progetto, che è stato sviluppato dal Ministero dell'energia cileno e il Porto di Rotterdam, con il sostegno delle ambasciate di entrambi i paesi e ProChile, genererà sinergie e soluzioni di progetto relative alla catena di approvvigionamento di idrogeno verde tra il Cile e l'Europa, comprese le questioni relative alla certificazione, questioni normative, commerciali, tecnologiche, di capitale umano e di sviluppo delle infrastrutture.

Con la più potente radiazione solare del pianeta e venti on-shore che competono con i potenziali off-shore in altre aree geografiche, il Cile ha le condizioni naturali per produrre più di 1800 GW di energia rinnovabile, 75 volte il bisogno del paese per il consumo interno. Per accompagnare questo potenziale di esportazione, il paese ha lanciato nel 2020 la sua Strategia Nazionale di Idrogeno Verde, una tabella di marcia con cui mira, entro il 2030, ad essere il leader mondiale nella produzione di H2 per elettrolisi e a produrre l'idrogeno verde più economico del mondo con un prezzo inferiore a 1,5 USD / kgH2.

Da parte sua, il porto di Rotterdam, considerato il più grande complesso industriale d'Europa e attraverso il quale arriva circa il 13% dell'energia totale utilizzata in Europa, è una delle forze trainanti della strategia nazionale olandese per l'idrogeno, la cui missione è quella di mantenere la leadership logistica del paese e porsi come principale piattaforma europea per l'importazione di combustibili a bassa emissione di carbonio.



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

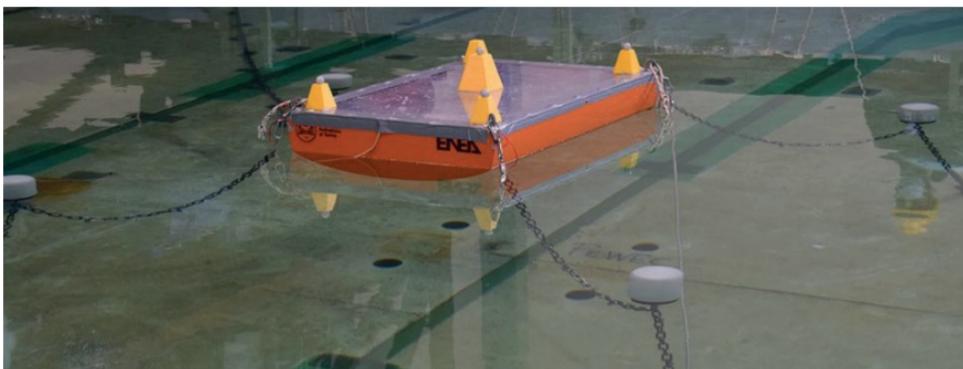
19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com - e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

DALLA COLLABORAZIONE TRA ENEA E POLITECNICO DI TORINO

Energia dalle onde, ecco "Pendulum"



Nella foto: Il modello sperimentale.

ROMA – Produrre elettricità dal mare con un sistema innovativo, a basso costo, adatto anche ai bacini chiusi e capace di competere con le tecnologie rinnovabili più mature. Questo l'obiettivo con cui è nato il progetto del PEEndulum Wave Energy Converter (PEWEC), convertitore di onde marine.

L'iniziativa porta la firma dell'ENEA e del Politecnico di Torino che oggi presentano una versione avanzata del sistema. Testato per la prima volta a Roma nel 2016 in scala 1:12, l'apparecchio è composto principalmente da uno scafo galleggiante ormeggiato sul fondale e da un pendolo collegato

all'albero di un generatore elettrico che è solidale con la struttura dello scafo. L'oscillazione del pendolo permette di produrre elettricità dal mare, sfruttando onde di piccola altezza e alta frequenza.

"Il PEWEC 2.0 presenta alcune migliorie tecnologiche rispetto alla versione precedente", spiega Gianmaria Sannino, responsabile del Laboratorio ENEA di Modellistica Climatica e Impatti. "Un prototipo in scala 1:25 è stato testato presso la Vasca Navale dell'Università Federico II di Napoli per studiare la risposta dello scafo e degli ormeggi a onde estreme".

La sperimentazione ha esposto

il PEWEC ad onde onde particolarmente alte, sia regolari che irregolari, generate artificialmente all'interno del bacino di test. Il risultato? Il dispositivo ha mostrato un'ottima capacità di tenuta e di produzione elettrica anche in condizione estreme. "Questo tipo di prove - aggiunge Sannino - sono fondamentali per valutare le prestazioni e la resistenza dei convertitori anche in situazioni critiche di onde da tempesta".

Il prossimo passo del team sarà sviluppare un modello su scala 1 a 1 da installare lungo le coste "più energetiche" del Mediterraneo, come quelle della Sardegna occidentale o del Canale di Sicilia. La versione finale avrà una potenza di 525 kW. E misurerà 15 metri di lunghezza, 23 di larghezza e 7,5 di altezza per un peso complessivo di zavorra di oltre 1.000 tonnellate.



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



PER I NUOVI ATTRACCHI PER CONTAINER E CROCIERE FUORI LAGUNA

Concorso di idee a Venezia

Iniziata la verifica delle offerte pervenute all'Autorità di Sistema Portuale

VENEZIA—Come da cronoprogramma contenuto nel disciplinare del bando di gara, si è tenuta la seduta telematica di apertura della documentazione amministrativa relativa alle offerte pervenute all'AdSPMAS entro lo scorso 31 dicembre in risposta al bando per il "Concorso di idee" per la raccolta di proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione di punti di attracco per crociere e container fuori dalla acque protette della Laguna, secondo quanto previsto

dal Decreto Legge 1 aprile 2021, n 45 convertito nella legge 75 del 17 aprile 2021, al fine di verificarne il rispetto dei requisiti previsti dal bando.

L'attività istruttoria relativa alla valutazione della documentazione amministrativa è tuttora in corso e si protrarrà per circa un paio di settimane.

In linea con il cronoprogramma del concorso, nei prossimi giorni, l'AdSPMAS nominerà una commissione formata da esperti con comprovata esperienza in inge-

gnieria dei trasporti, opere portuali e in generale in infrastrutture ed economia dei trasporti, che entro il prossimo 29 aprile selezionerà le prime tre proposte ideative che saranno ammesse alla seconda fase.

La seconda fase del concorso, che prevede l'elaborazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica, si concluderà il 30 dicembre di quest'anno.

Entro il 30 giugno del 2023, invece, la commissione nominerà il progetto vincitore tra le tre proposte progettuali precedentemente scelte.

sulla necessità di rispondere alle esigenze di produttività dello scalo attraverso una maggiore flessibilità organizzativa del lavoro portuale, che potrebbe anche essere estesa ai lavoratori iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, con successivi accordi integrativi.

Nel corso della riunione, Agostinelli si è detto disposto ad avviare un percorso che possa portare ad una trattativa che preveda, da una

parte, la flessibilità lavorativa e, dall'altra, il riconoscimento delle premialità ai lavoratori.

L'incontro si è svolto in un'atmosfera di reciproca collaborazione e ha visto i rappresentanti delle ditte esterne (art. 16 legge 84/94) manifestare la propria disponibilità ad aprire il confronto, al fine di offrire un proprio contributo alla maggiore crescita del porto di Gioia Tauro.

Nel contempo, il presidente

Agostinelli, dopo aver registrato l'apertura delle imprese, ha deciso di convocare una riunione con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali presenti in porto, da fissare prima della fine del mese. L'obiettivo è quello di avviare un percorso, aperto a tutte le parti, affinché si possano trovare risposte esaustive sia all'esigenza di flessibilità organizzativa che al sistema di premialità da garantire ai lavoratori.

PER FAR FRONTE ALLE PROBLEMATICHE DELLA PANDEMIA IN CORSO

Transpotec rinviato a maggio



Nella foto: L'ultima edizione della rassegna.

MILANO – Come era già stato anticipato la rapida evoluzione della pandemia e la volontà di proporre, compatibilmente alle esigenze del calendario fieristico, una offerta di qualità a visitatori ed espositori, ha portato Transpotec Logitec a ripianificare le sue date, posizionandosi nella seconda set-

timana di maggio. Nel corso degli ultimi giorni Transpotec Logitec ha fortemente lavorato per offrire, nonostante le mutate condizioni ambientali, una manifestazione fieristica di eccellenza e in sicurezza.

L'appuntamento si terrà in presenza dal 12 al 15 maggio prossimi e conferma il suo progetto espositivo

e i numerosi eventi che arricchiranno il palinsesto delle giornate.

Transpotec Logitec continuerà a interagire con gli stakeholder attraverso il sito e il calendario delle news.

Tutte le informazioni sono disponibili online su www.transpotec.com.

PER INIZIATIVA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Gioia Tauro, vertici sulla crescita



Nella foto: Una riunione dei vertici dell'AdSP.

GIOIA TAURO – Il nuovo anno per il porto di Gioia Tauro inizia con la riconferma del primato nazionale nel settore del

transhipment, con una movimentazione di TEUs pari a 3.146.533. Al fine di garantire un'ulteriore crescita, determinata da una

maggiore funzionalità del porto, e, nel contempo, un equilibrio organizzativo del lavoro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha incontrato le aziende portuali (art 16 legge 84/94) nei locali dell'Ente a Gioia Tauro.

Al centro dell'incontro è stata posta la soluzione trovata in merito alla sistemazione degli spogliatoi per gli operai delle ditte esterne, sia per Med Center Terminal Container che per Automar spa, nel rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza. Saranno realizzati dai due Terminalisti, in un'area indicata dall'Ente che, a proprio carico, procederà all'attivazione delle utenze.

Nel contempo, il presidente Agostinelli ha rappresentato l'esigenza primaria di predisporre gli strumenti legali affinché si possa assicurare il completo funzionamento dello scalo. A tale proposito, l'accento è stato posto



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Bottegghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

IN PROGRAMMA A MARZO IN VIAREGGIO

XII edizione di "YARE"



Nella foto: Una rassegna di YARE.

VIAREGGIO – Si svolgerà dal 16 al 18 marzo prossimi, la dodicesima edizione di YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience), l'appuntamento internazionale tra i comandanti e la yachting industry. Una collocazione che ritorna nel consueto periodo di programmazione della rassegna organizzata da NAVIGO, uno dei principali centri servizi in Europa per l'innovazione e sviluppo della nautica.

È prevista la partecipazione dei comandanti di superyacht e di imprese di servizi del settore refit e aftersales provenienti da tutto il mondo (paesi europei del Medi-

terraneo e del Nord Europa, USA, Asia e Medio Oriente).

Gli eventi saranno in presenza a Viareggio e in altri distretti nautici della Toscana. Nella tre giorni dedicata al refit, spazio per gli approfondimenti sul mercato del settore con il The Superyacht Forum Live (Captains Edition) – organizzato da The Superyacht Group, media partner internazionale - e gli workshop tecnici.

YARE ospiterà eventi collaterali quali il RINA CAPTAINS' AWARDS, riconoscimento alla professionalità e alla competenza dei comandanti interlocutori

d'eccellenza per l'industria del superyacht e protagonisti dell'appuntamento, il Passerelle Pitch con la sfida tra le imprese partecipanti su progetti innovativi e ecosostenibili. I tour nei cantieri del distretto nautico da La Spezia a Livorno e i business meeting B2C Meet the Captain con le imprese del settore completano il programma.

YARE gode del supporto del Distretto della Nautica e della Portualità Toscana, di Luccapromos con il progetto The Lands of Giacomo Puccini ed è patrocinato da SYBAss, prestigiosa associazione internazionale di aziende costruttrici di superyacht.

LE NUOVE NORME PER I CIRCOLI E PER LE REGATE

Il Green Pass per la vela

ROMA – Dal 10 gennaio sono in vigore nuove norme per prevenire il diffondersi della pandemia Covid che riguardano anche lo sport, inclusi quelli dilettantistici. "Sul sito "SoloVela.Net" si legge in che modo il Decreto Legge del 30 Dicembre 2021 sulla gestione della pandemia, entrato in vigore il 10 gennaio, influenza anche il mondo della vela.

Essendo uno sport che, per quanto riguarda le manifestazioni agonistiche come le regate - è scritto nel rapporto - si svolge all'aperto, le norme sono meno stringenti. Tuttavia ci sono alcune importanti novità, sottolineate dalla FIV in una nota ufficiale diffusa a tutti i circoli affiliati, a cominciare dall'accesso alle strutture dei club.

In tutte le aree interne dei circoli,

inclusi gli spogliatoi per gli atleti, sarà possibile accedere solo con il cosiddetto Green Pass rinforzato.

È obbligatorio inoltre che i Club dispongano il tracciamento dell'accesso alle strutture da parte di coloro che partecipano alle attività sportive proposte. Sarà quindi obbligatorio un accredito per quelle regate che prevedano attività sociali a terra, come i briefing per esempio, con eventuale esibizione di certificazione verde "rafforzata" per le attività svolte al chiuso.

La FIV ha poi prodotto un documento contenente alcune "raccomandazioni", tra cui quella di richiedere la certificazione verde agli iscritti a una regata qualora il numero di partecipanti all'evento superi le 50 persone, norma che dovrebbe essere inserita

direttamente nei bandi di regata.

Inoltre viene raccomandato, sempre con eventi superiori ai 50 partecipanti, anche di effettuare un tampone rapido entro le 48 ore prima dell'evento.

Qualcosa quindi cambia anche per la vela, anche se molto, soprattutto per quanto riguarda le raccomandazioni della FIV, dipenderà dalla sensibilità dei circoli e dal tipo di regata/evento.

Già nella stagione 2021 tutti i principali eventi velici come la 151 Miglia, i Campionati Italiani d'Altura e tante altre regate nazionali - ricorda SoloVela - richiedevano l'obbligatorietà di un tampone rapido, vedremo se nel corso di questo 2022 verranno presi ulteriori provvedimenti in linea con quanto richiesto dalla FIV.

Registro telematico del diporto: primo aggiornamento informatico

Nel prossimo trimestre si terrà un secondo intervento informatico



GENOVA – Dal oggi 19 gennaio sarà on-line il primo intervento di aggiornamento del portale del Registro telematico del diporto con alcune delle modifiche richieste da

Confindustria Nautica, che consentono di snellire le procedure e di velocizzare il processo di rilascio e aggiornamento delle licenze di navigazione.

Sempre su forte richiesta dell'Associazione, nel secondo trimestre dell'anno entreranno in linea cinque nuove risorse dedicate a tempo pieno alla gestione dell'UCON, l'Ufficio di Conservatoria centrale che valida tutte le pratiche inoltrate al Registro.

Tra le principali modifiche apportate al sistema, si segnala che l'Ufficio di Conservatoria acquisisce il potere di annullamento e modifica di tutte le pratiche, incluse quelle di trasferimento dai registri cartacei a quello telematico.

Le Agenzie STED (Sportelli Telematici del Diporto), prima della stampa effettiva del documento sono adesso sempre tenuti a verificare la correttezza dei dati contenuti nella licenza e nei tagliandi di aggiornamento generati dal sistema telematico e chiedere la modifica di eventuali errori materiali all'indirizzo ucon@pec.mit.gov.it.

Attraverso la nuova funzione

"Ricerca unità da diporto", gli stessi STED possono ora visualizzare i dati tecnici e i dati dei soggetti relativi alle unità provenienti dai Registri cartacei per i quali non sia stata ancora convalidata alcuna pratica.

Questo duplice intervento si elimina il collo di bottiglia dovuto alla presenza di errori nei documenti, che nel 2021 ha ingolfato il sistema con conseguente annullamento di una pratica su due, la necessità di richiedere la correzione dei dati tecnici ad opera delle Capitanerie di porto di provenienza, una successiva nuova domanda al Registro telematico con decorrenza di ulteriori termini per la sua lavorazione.

Un secondo slot di interventi, in particolare per consentire la lavorazione simultanea di più pratiche inerenti la stessa unità (ad esempio passaggio dal cartaceo al digitale e passaggio di proprietà), è stato richiesto da Confindustria Nautica e dovrebbe essere implementato per il secondo trimestre dell'anno.

Confindustria Nautica accoglie con soddisfazione la presa di posizione dell'Amministrazione che ha anche chiarito "che l'eventuale accertamento di ricorrenze irregolarità nei documenti/tagliandi definitivi stampati dallo STED ovvero di casi di perdurante mancata osservanza delle disposizioni operative potrà

costituire presupposto per l'adozione del provvedimento di sospensione dell'attività dello STED, ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 152/2018".

L'Associazione aveva segnalato i casi di poche Agenzie che inoltrano dati errati o incompleti al solo scopo di "prenotare" lo slot temporale, causando il reinoltro delle pratiche e l'allungamento dei tempi di lavoro degli uffici a danno di tutti gli altri STED, dei clienti, nonché dell'Amministrazione stessa.

Sul sito internet dell'Amministrazione, nella sezione Trasporto marittimo - documentazione, è stato infine pubblicato l'elenco degli STED abilitati.

Varato CRN M/Y RIO

Un'icona di creatività, qualità e sartorialità dal Gruppo Ferretti



ANCONA – CRN, brand di Ferretti Group, ha varato nel suo cantiere anconetano il bespoke yacht in acciaio e alluminio Progetto C138, che sarà consegnato come M/Y RIO. Il nuovo 62 metri è sceso per la prima volta in acqua - scrive il cantiere - accompagnato dal profondo orgoglio e dalla soddisfazione di tutti i professionisti, le maestranze e

gli artigiani altamente qualificati che hanno contribuito al progetto.

M/Y RIO è stato venduto da Alex Heyes & David Westwood di TWW Yachts. Il superyacht è progettato e costruito da CRN in stretta collaborazione con lo studio di design e architettura Omega Architects, che ha curato il concept degli esterni, e con lo studio di design Pulina Exclusive Interiors, a

cui sono stati affidati gli interni.

Con i suoi 62 metri di lunghezza e 11,20 metri di baglio, lo yacht si sviluppa su quattro ponti e può accogliere comodamente a bordo fino a 12 ospiti nella suite armatoriale e in 5 cabine ospiti di cui 2 vip - entrambe a tutto baglio, una posta nel main deck a prua e una nel lower deck - e 3 suite nel lower deck - 2 matrimoniali e una doppia - tutte servite da ascensore al ponte.

M/Y RIO è un'opera completamente sartoriale e altamente artigianale, elegante e al contempo dallo spiccato carattere sportivo espresso dalle linee filanti dello scafo e dalla prua quasi verticale.

Tanti gli elementi che consentiranno all'armatore e alla sua famiglia di vivere un'inconfondibile esperienza di crociera condivisa, fatta di libertà e di privacy: dall'asapiente distribuzione e valorizzazione degli spazi, con vaste zone living interne ed esterne, alla splendida area lounge wellness e fitness nel beach club, fino all'esclusivo owner deck, un'ampia oasi di intimità che può anche essere vissuta come ambiente social.

CON I POTENTISSIMI V6 DA 300 CV

Yamaha "sposa" Quarken

ROMA – Yamaha Motor è da sempre all'avanguardia nell'innovazione nel mondo della nautica; dal rivoluzionario V8 XTO da 425 cv con iniezione diretta, alla leggera portabilità dei 2,5 cv e ai numerosi successi raggiunti. Il 2021 ha visto il lancio dei fuoribordo pensati su misura per i clienti: i nuovi motori da 300 cv e 250 cv V6 con tecnologia steer by wire integrata. Questi eccezionali motori V6 sono la forza trainante che alimenterà tutte le imbarcazioni di Quarken per i prossimi 5 anni, grazie alla recente collaborazione siglata tra le due case. Il marchio scandinavo Quarken promuove nuove tecnologie applicate al mondo nautico per offrire la migliore esperienza possibile al cliente quindi la sintonia tra i due marchi è quasi inevitabile. Il nome deriva dalla sede centrale del marchio in Finlandia, un'area che collega i corsi d'acqua riparati ideali per giornate di navigazione con amici e familiari, con acque più agitate, adatte ad avventure emozionanti. L'azienda è stata recentemente costituita da un team di costruttori e progettisti con una profonda conoscenza di ciò che i clienti desiderano e di come offrire eccellenti livelli di fruibilità attraverso una gamma di imbarcazioni uniche.

Realizzate con materiali di alta qualità, accuratamente lavorati per produrre un'imbarcazione di alta gamma; queste imbarcazioni sono completamente modulari, consentendo di personalizzare ciascuna di esse in base a qualsiasi esigenza. Il cliente sceglie lo scafo, tra una varietà di opzioni, la configurazione degli accessori del deck (per avere un'imbarcazione aperta da giorno o un cruiser per lunghe distanze), le scelte delle sedute, le configurazioni per la zona dining e le attrezzature per gli sport nautici e per la pesca. La gamma di modelli parte da 27 piedi e si espanderà con imbarcazioni da 33 piedi e 40 piedi nel prossimo futuro. Il cantiere sta lavorando a



pieno regime e all'inizio del 2022 la nuova line-up di imbarcazioni verrà messa in acqua. Il lancio ufficiale avrà luogo nei primi mesi del 2022.

Quarken è consapevole che ogni acquirente è diverso e proprio per questo è particolarmente attenta alla personalizzazione delle consegne attraverso un sistema di produzione e customizzazione modulare che porta queste imbarcazioni premium a un livello superiore.

Oltre ai vantaggi esclusivi dati dalla personalizzazione di scafo, coperta e accessori per l'armatore, il sistema introdotto da Quarken consente interventi di assistenza rapidi e facili, eco-compatibili e pratici. Questa tipologia di imbarcazione è molto apprezzata come charter o per i club nautici e la semplicità della personalizzazione rappresenta un punto di forza per questo genere di cliente.

Quarken costruisce barche progettate per andare più lontano. Avventurarsi oltre l'orizzonte sia nel vero senso della parola che in termini di innovazione tecnologica.

Antero Sundberg, co-fondatore e ceo, ha spiegato perché hanno scelto Yamaha per alimentare le loro imbarcazioni: "Abbiamo una mentalità e uno spirito simili a quelli di Yamaha, in quanto entrambi manteniamo le promesse concentrando il più possibile sui clienti. Sappiamo che Yamaha offre la migliore rete possibile di concessionari e assistenza ovunque tu sia e questo è fondamentale per i nostri clienti, grazie alla natura avventurosa e a lungo.

Per "leggere" il vento

Nel sito di vendite on-line "Boatique", molto frequentato dagli appassionati di nautica, viene offerto in questi giorni a prezzo stracciato un interessante anemometro digitale palpabile (nella foto) della Kestrel, in grado sia di leggere l'intensità del vento istantanea, sia di memorizzare le letture per avere un parametro di sviluppo nell'arco delle ore. Il prodotto costa 120 euro ma viene offerto a 109 circa compresa la spedizione. Tra le caratteristiche l'autonomia di 400 ore, l'impermeabilità fino a 1 metro sott'acqua e lo schermo leggibile anche al buio.



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Europa: se le stelle

operare fino a 25 file di TEUs, il che significa che punta alle super-mega-ship ormai in arrivo. Acalata Bettolo stesso programma con un aumento delle grandi gru di banchina. Per non parlare dell'Adriatico, dove Trieste si conferma il nodo focale di traffici verso il Centro e Nord Europa. La strategia è chiara: con il Mediterraneo che prima o poi tornerà ad essere strategico - il Nord Africa prima o poi (meglio prima) tornerà alla pace e sarà uno dei mercati più in crescita - le prospettive sono enormi per chi disporrà non solo delle navi ma dell'intera catena logistica.

Scriviamo da Livorno e ci sembra opportuno interrogarci anche sul nostro porto: in diretta relazione con il grande progetto della Darsena Europa. Progetto che oramai sappiamo è solo la prima fase di un ambizioso grande sogno, quello della Piattaforma Europa disegnata in particolare nell'era Corsini ed entrato adesso, con l'era Guerrieri, nella prefase attuativa.

Ci si chiede, in particolare, chi costruirà e quindi gestirà la Darsena Europa. La gara si terrà entro la fine di maggio, se verranno rispettati i tempi previsti dall'AdSP: la Darsena dovrebbe diventare operativa entro il 2026, ma più probabilmente entro il 2028: cioè, ai ritmi con cui stanno cambiando gli assetti mondiali della catena logistica, tra un secolo. Chi parteciperà alla gara dunque dovrà tener conto - e certo lo farà - dell'isteresi in questione. La domanda sulla quale ci si interroga dunque è conseguente: viste le premesse, visti i terminal container già in suo possesso, sarà MSC a partecipare alla gara per la Darsena Europa? E se parteciperà, come a Livorno si spera, chi saranno - se ci saranno

- gli antagonisti? I grandi gruppi internazionali del terminalismo non stanno a guardare, come le stelle del famoso romanzo di Cronin. Sanno bene dell'importanza del Mediterraneo: ma sanno anche bene che a differenza di Spagna e Francia - affacciate sullo stesso Mediterraneo - da noi ancora impera una burocrazia che per i grandi (e anche i piccoli) progetti richiede tempi infinitamente superiori a quelli dei suddetti paesi concorrenti. Poi ci sono i cinesi: nel loro imperialismo economico, dopo il Pireo stanno guardando verso il Mediterraneo Centrale e ci sono segnali significativi anche su Livorno. Sono soldi anche quelli loro, e se qualcuno storca la bocca dovrebbe ricordare l'antico detto degli imperialisti di Roma: "Pecunia non olet". Auguri

Trasporti eccezionali

nota precisa che, fino all'emanazione di un nuovo decreto ministeriale che recepisca le istruzioni per il rilascio, non potranno esserne emesse nuove autorizzazioni ai trasporti fino a 108 ton, stante comunque la proroga della validità di quelle già emesse. Si chiarisce, inoltre, che l'aumento del limite di sagoma fino a 18,75m, implica per i veicoli già immatricolati con lunghezza fino a 16,50 mt, anche la possibilità di far sporgere longitudinalmente un pezzo indivisibile oltre la sponda del rimorchio.

Sui containers Livorno

ai minimi del periodo osservato. Grafico e raccolta dei dati sono del maritime consultant Angelo Roma, già uomo ZIM per l'Italia e oggi vicepresidente dell'interporto Vespucci. Il comandante Roma, già ufficiale di marina, è un esperto

di statistica ma prima ancora è un osservatore intelligente e disincantato sulle problematiche dello shipping. Ci fornisce anche due dati interessanti relativi al 2021: i TEUs del TDT (Terminal Darsena Toscana) sono stati 468.942 mentre quelli del multipurpose Lorenzini/MSO sono stati 298.785. Siamo adesso tutti in attesa di conoscere l'andamento di questo Gennaio 2022, che potrà dirci molte cose.

Delivery, così la gomma

euro 6 e vent'anni di esperienza.

Direttore, nel delivery siamo in emergenza continua anche oggi: costi del gasolio, concorrenza straniera, ferrovie, autisti che non si trovano, Covid...

"Sono tutti problemi reali, e posso aggiungere un altro, forse ancora più impegnativo: la concentrazione dei traffici sulle navi, sempre più concentrati e sempre più su navi grandi. Il che significa che ci sono giornate di picco di richieste e giornate totalmente vuote, il che non è facile da gestire. È diventato difficile "spalmare" il lavoro in modo da poter operare con una programmazione efficiente. Se a questo si aggiunge il fatto che recepire nuovi autisti è quasi impossibile, il quadro è completo".

Perché non si trovano autisti, in una realtà in cui tanti giovani non hanno lavoro e la retribuzione non è male?

"Il discorso è complesso, perché fare un buon autista di mezzi pesanti oggi richiede un investimento notevole: per la formazione, per il mezzo, per il tempo; e il mestiere è pesante, sia per i tempi da passare in viaggio, sia per lo stress. La realtà è che manca un afflusso giovani, non v'è il necessario ricambio generazionale. Anche da noi l'età media di un autista supera i 50 anni..."

"Non è una bella situazione, anche perché del TIR ci sarà sempre bisogno, malgrado si spinga molto a livello politico-ambientale sul treno..."

"Il treno è una soluzione sulle lunghe distanze, ma il camion sarà sempre necessario anche per certe direttrici che il treno non potrà mai percorrere. Per la sua duttilità, per il fatto che può infilarsi ovunque, il mezzo ruotato non tramonterà mai, anche se potrà cambiare nel tempo sulla sua tipologia".

Per esempio con le soluzioni "green", ovvero con i carburanti non inquinanti?

"Anche su questo punto ci sarebbe molto da dire. Per esempio gli incentivi all'acquisto di mezzi a metano GNL hanno interessato in particolare i colossi del trasporto su gomma, forse più che altro per motivi "politici", ma al nostro livello hanno funzionato e funzionano poco perché non c'è la convenienza. Mancano i punti di rifornimento dei carburanti, i mezzi stessi sono costosi e poi rimangono i dubbi sull'effettiva riduzione dell'inquinamento: il solo smaltimento delle batterie basterebbe a far riflettere. Noi abbiamo mezzi modernissimi, tutti di ultima generazione, ma con motorizzazioni a gasolio. Il che crea a sua volta altri problemi, sia chiaro".

Per esempio?

"Per esempio il costo del carburante che nel 2021 è andato alle stelle e non sembra possa calare a breve. Poi mancano anche i mezzi: ad oggi se

-- ALL'INTERNO --	
Ricordata dalle Capitanerie la notte della Costa Concordia.	a pag. 2
Restaurata "Leda e il cigno".	a pag. 2
A Somec il restyling di "Azamara Onward".	a pag. 3
Ceddite Livorno in "SECURDOMINO".	a pag. 3
Il gigantismo nelle crociere.	a pag. 3
Il Rotary Club "Mascagni" dona 20 palme alla città.	a pag. 3
Caccia al commercio illegale.	a pag. 4
"Viking Neptune" varata ad Ancona.	a pag. 4
Prologis a Roma: nuove aree logistiche.	a pag. 4
Dal Cile un corridoio d'idrogeno verde.	a pag. 5
Energia dalle onde, ecco "Pendulum".	a pag. 5
Concorso di idee a Venezia.	a pag. 6
Gioia Tauro, vertici sulla crescita.	a pag. 6
Transpotec rinviato a maggio.	a pag. 6
XII edizione di "VARE".	a pag. 7
Il Green Pass per la vela.	a pag. 7
Registro telematico del diporto: primo aggiornamento informatico.	a pag. 7
Varato CRN M/Y RIO.	a pag. 7
Yamaha "sposa" Quarкен.	a pag. 7
Per "leggere" il vento.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI - "Hovermarine" Graham Gibson 1 - Google.	a pag. 8
LIBRI RICEVUTI - "Guidance on pilot transfert" ICS/IMPA.	a pag. 8
Il Covid e le Autorità portuali.	a pag. 9
Ca' Moro, parte il recupero.	a pag. 9

ridiamo un TEU dobbiamo prevedere che ci sarà consegnato tra 6/8 mesi perché la produzione è stata rallentata da mancanza di componentistica. Vogliamo aggiungere altri temi? L'ho accennato in apertura: le autostrade hanno aumentato i pedaggi, le regole anti-Covid lasciano aperti spiragli alla concorrenza straniera, sui porti ci sono perdite di tempo per la concentrazione dei traffici navali..."

Si possono intravedere soluzio-

ni a breve scadenza sui problemi che ci ha accennato?

"Non dipendono da noi e ad essere obiettivi le soluzioni non sono nemmeno facili. La catena logistica è fatta di tanti anelli e se uno di questi entra in crisi ne risentono anche gli altri. Noi oggi siamo un anello con molte difficoltà, ma teniamo duro con la forza di volontà e l'impegno personale. Ma se non arriveranno presto i giovani l'anello rischia grosso".



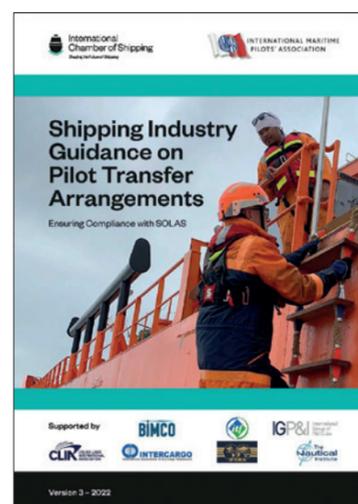
LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"Guidance on pilot transfert"

(Version 3- 2022)

ICS/IMPA



Una nota guida alla sicurezza dei piloti marittimi nelle operazioni di imbarco sulle fiancate delle navi - scritta in inglese - è

stata recentemente aggiornata alla versione 2022 tra le preoccupazioni del settore per le scale a volte mal attrezzate che causano gravi lesioni o decessi.

La "Shipping Industry Guidance on Pilot Transfer Arrangements", prodotta dall'International Chamber of Shipping (ICS) in collaborazione con l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), presenta una nuova sezione con le linee guida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) su disposizioni della piattaforma di imbarco combinata.

Le disposizioni per una "disposizione a botola" nelle scale combinate, le dimensioni minime delle procedure di apertura e sartiate sono trattate nella nuova sezione.

"Il consenso tra le parti interessate marittime con cui abbiamo parlato per questa guida aggiornata sugli accordi di trasferimento pilota era che le scale stesse vanno bene: il problema è come sono attrezzate e se l'equipaggio ha ricevuto la giusta formazione per garantire che vengano applicate le procedure operative più sicure", ha affermato Gregor Stevens, senior marine advisor presso ICS.

La guida aggiornata arriva dopo che il capitano Simon Pelletier, presidente dell'Impa, ha esortato l'IMO a vietare un pericoloso sistema di scala di trasferimento del pilota sulla fiancata di una nave, legato a un grave incidente a New York il 30 dicembre 2019.

Nella sua lettera all'IMO del 17 gennaio 2020, il capitano Pelletier ha evidenziato il caso del capitano Dennis Sherwood, 64 anni, morto mentre si imbarcava sulla nave portacontainer Maersk Kensington mentre arrivava al porto di New York e nel New Jersey. Stava usando una disposizione combinata di una scala pilota e una scala di alloggio, la configurazione tipica quando il punto di accesso della nave è a più di nove metri dall'acqua.

Per questa disposizione, il capitano Sherwood ha dovuto arrampicarsi attraverso una botola sulla piattaforma della scala di alloggio. Ciò richiede che un pilota si alzi attraverso la botola mentre si gira per ottenere un appoggio sicuro sulla piattaforma.

Il capitano Pelletier ha aggiunto che questa disposizione "controversa" della botola era stata a lungo considerata pericolosa dai piloti. Ha inoltre esortato tutti gli stati di bandiera, gli stati portuali e gli operatori navali a fare tutto il necessario per "sbarazzarsi immediatamente di questo accordo".

La guida ICS/IMPA sugli accordi di trasferimento dei piloti è conforme alla convenzione IMO sugli standard minimi di sicurezza nella navigazione (SOLAS), rendendola uno strumento di riferimento essenziale per tutti gli equipaggi delle navi in tutto il mondo.

All'interno della guida, ai marittimi e alle compagnie viene ricordato perché è di vitale importanza attenersi alle regole e alle procedure stabilite per l'imbarco sicuro dei piloti.

Questa guida essenziale è approvata dalle seguenti organizzazioni marittime: Consiglio marittimo baltico e internazionale; Associazione internazionale delle compagnie di crociera; Gruppo internazionale dei club di protezione e indennizzo; Federazione Internazionale delle Associazioni dei Maestri; INTERCARGO; Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti; L'Istituto Nautico.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"Hovermarine" Graham Gibson 1 - Google



Nella foto: Un hovercraft in servizio.

Tutto quello che forse avreste voluto sapere sulla fine dell'hovercraft da trasporto, "Hovermarine". L'ascesa e la caduta di un pioniere nel mercato marittimo ad alta velocità è una storia avvincente e perspicace, che ripercorre una delle aziende più innovative del Regno Unito. Scritto in inglese ma reperibile su Internet, questo libro chiarisce la nascita e la fine degli hovercraft da trasporto che per vent'anni hanno cucito le due sponde della Manica, ma anche sono entrati in servizio in Mediterraneo, compresa la Sicilia. Il tunnel sotto la manica ma anche le nuove tecnologie ne hanno decretato la fine.

Cosa c'era di così speciale in Hovermarine? Alla fine, l'azienda ha fallito e la tecnologia non è sopravvissuta,

ma per un momento è aumentata vertiginosamente. Quando William Zebedee ha investito nella società nel 1970, la cosa più lontana dalla sua mente era fare qualcosa di più che essere un investitore. Tuttavia, l'inchiostro della sua firma sull'assegno per l'acquisto di azioni era appena asciutto quando la società è precipitata nel suo primo disastro. Qualcuno doveva fare qualcosa!

Offrendo una panoramica di "verruche e tutto", i sei autori offrono le loro intuizioni ponderate e aneddoti divertenti in lode del team appassionato e impegnato dell'azienda, il che eleva questo libro in una storia avvincente per il lettore occasionale, l'appassionato di nautica e imprenditore.

Sinossi: Questa è la storia di una piccola azienda in Inghilterra che forgia una nuova tecnologia, alimentata da molto entusiasmo, ma da pochissimi soldi! In competizione con i grandi conglomerati statunitensi, russi, italiani, scandinavi e britannici, con le loro risorse di gran lunga superiori, è cresciuto vertiginosamente.

Operando quasi interamente nei mercati di esportazione, ha venduto traghetti ad alta velocità e barche da lavoro in 36 paesi diversi con un valore di vendita attuale di oltre 370 milioni di sterline (500 milioni di dollari USA). Il suo successo è nato da solide capacità tecniche, una forza lavoro altamente qualificata e motivata, un entusiasmo incommensurabile e un rifiuto assoluto di accettare la sconfitta. Alla fine, e purtroppo, la sua fine è dovuta a uno scontro di culture e all'emergere di nuove tecnologie.

Questo libro è diviso in due sezioni: il libro 1 offre la vista dalla sala del consiglio; il libro 2 copre il punto di vista dei piloti e degli ingegneri in prima linea.

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

Il Covid e le Autorità portuali



Più d'un lettore di questi tempi ci ha chiesto, in genere per telefono, come mai buona parte delle AdSP italiane sono di questi tempi irraggiungibili per telefono, non rispondono alle mail e hanno elementi di responsabilità non disponibili perché in quarantena con il Covid. Una sintesi delle proteste:

Abbiamo scadenze importanti su contratti non certo d'oggi ma non possiamo concretare i vari passaggi burocratici perché non troviamo nessuno che sia in grado di portare avanti le pratiche. Stiamo aspettando la convocazione di un incontro programmato un mese fa, ma il tutto viene rinviato per Covid. Abbiamo provato a recarci agli uffici TOT dell'AdSP di TOT ma c'è un cartello che avverte che le visite sono bloccate. Perché però il privato continua a lavorare anche se il Covid colpisce nello stesso modo?

*

Non ci piace ricorrere al luogo comune secondo il quale i dipendenti pubblici se la prendono più comoda di quelli dei privati: eppure alla base di queste segnalazioni c'è la frustrazione di settori operativi che stanno facendo le acrobazie per portare avanti attività di lavoro indispensabili in tempi non rinviabili. Certamente la pandemia ha falcidiato anche le file degli addetti alle AdSP, specie in quegli uffici che sono quotidianamente a contatto con il pubblico. E possiamo anche testimoniare che funzionari a loro volta risultati positivi continuano a lavorare da casa, malgrado l'imposizione della quarantena di legge. Dobbiamo tutti accettare il fatto che siamo in guerra, con le regole del vivere civile stravolte. Qualcuno ne approfitta? Dice un antico proverbio che gli uomini e le ancore si valutano con la burrasca. Basta?

Alla prova

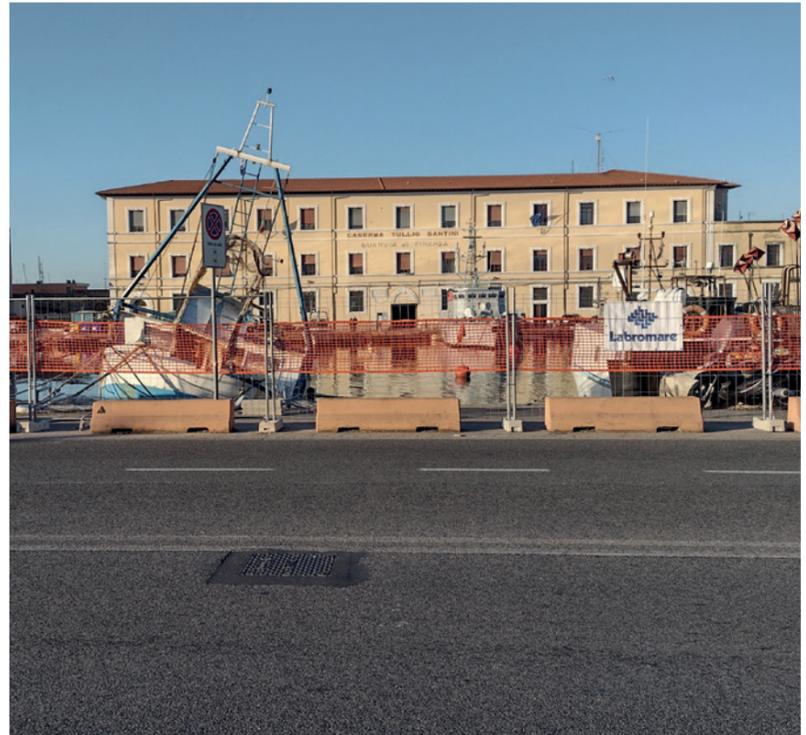
LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

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.

Ca'Moro, parte il recupero



Era stato annunciato pochi giorni fa ma non si è perso tempo: come ci ha segnalato il lettore S.B. il relitto dell'ex peschereccio trasformato in ristorante dalla cooperativa Parco del Mulino, con i ragazzi down che servivano a tavola, è stato transennato e sono cominciati i lavori di demolizione sul posto, per recuperare con un altro mezzo simile la funzione sociale cui era adibito.

Nella foto, qui di seguito, si vede che la parte del molo della Darsena Vecchia è stata transennata a cura della Labromare, in modo da lasciare spazio all'operazione vera e propria di demolizione, che si svolgerà a cura di un gruppo di imprese del porto molto sensibile al sociale come Lorenzini, Neri eccetera.

L'operazione richiederà alcune settimane perché il peschereccio deve essere preventivamente svuotato dei materiali ancora recuperati, svuotato dai carburanti della cucina e quindi sezionato e conferito in discarica. Tutte operazioni sotto controllo della Capitaneria di Porto con il suo nucleo ambientale. Se tutto andrà come previsto, il nuovo Ca'Moro potrebbe essere pronto già dalla prossima estate.

FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

**William
Shepherd**
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

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

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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

In arrivo le eco-tanker

FINAV, fondo settoriale da oltre 500 milioni di euro che detiene crediti in Preseveranza di Navigazione, Fertilia, Finaval, Michele Bottiglieri Armatore, Motia, Morfini, Mednav, Lavant, PB Tankers, e Cabotaggi di Navigazione) non sono rimasti a guardare, ma hanno messo a segno molteplici operazioni straordinarie, sia sul fronte delle compravendite navali che su quello corporate. Un attivismo - sottolinea un rapporto di Pillarstone - che conferma in pieno il commitment della piattaforma nello shipping quale operatore di natura fortemente industriale.

“Al momento,” spiega il ceo di Pillarstone Italy Gaudenzio Bonaldo Gregori, “la nostra flotta in acqua comprende ben trentuno unità, di cui sette porta-rinfuse secche e ventiquattro petroliere, due delle quali saranno prese in consegna nel corso del 2022. Si tratta di due cisterne super-eco di nuova costruzione, noleggiate a lungo termine con opzioni d’acquisto da un primario armatore giapponese con cui nel 2020 avevamo già fatto un’operazione analoga.”

Un tale balzo in avanti, da dodici navi (tante erano quelle di Premuda a fine 2018) a trentuno, è ancor più degno di nota in tempi come questi, in cui i gruppi armatoriali italiani in fase espansiva si contano sulle dita di una mano. “Eppure,” prosegue Bonaldo Gregori, “questa crescita è pienamente in linea coi nostri programmi e posteriori conferma in pieno la validità del nostro progetto di consolidamento settoriale, cominciato con il turnaround di Premuda nel 2017 e proseguito con il lancio del fondo FINAV nel 2019”. Se creare la piattaforma e farla crescere è stato l’obiettivo principale dell’ultimo triennio, quello dei mesi a venire sarà dedicato invece a trasformare la flotta e renderla appetibile in un orizzonte di medio periodo per il

mercato dei capitali o per un primario investitore strategico.

“Nell’ultimo periodo”, spiega Marco Fiori, ceo di Premuda e Chairman di FINAV Holding, “abbiamo costruito insieme ai nostri stakeholder un piano industriale molto articolato, che si pone un duplice obiettivo: da un lato il rinnovamento della flotta e dall’altro un deciso riposizionamento di Premuda e FINAV, che oggi industrialmente sono già consolidate, nel settore eco-tanker.” Tale piano contempla, tra le altre cose, un certo numero di cessioni di navi non strategiche, che tuttavia non sono destinate ad una riduzione del commitment di Pillarstone. “Tutt’altro”, spiega Fiori, “le navi che stiamo vendendo rappresentano una fondamentale fonte di auto-finanziamento per avviare un programma di nuovi investimenti trasversale alla piattaforma per un valore che supera i 250 milioni di dollari.”

Infatti, l’obiettivo è quello di acquistare nel giro di due anni fino ad un massimo di sette petroliere eco e super-eco. “E se la preferenza è nettamente per le navi già in acqua, costruite dopo il 2016,” specifica Fiori, “i progetti di new-building non possono essere esclusi a priori, anche se gli stessi per loro natura richiedono una grandissima cautela, anche a causa dell’incertezza che perdura circa la soluzione ottimale al problema della scelta del carburante del futuro”.

Nelle prossime settimane le vendite di navi non-core proseguiranno (PS Houston e PS Milano) e proseguirà anche la ricerca di nuove opportunità di acquisto. “Crediamo molto nel nostro progetto,” prosegue il manager “e riteniamo che il rinnovamento della flotta sia l’unica maniera possibile per preparare Premuda-FINAV ad un’operazione straordinaria”.

La flotta di Premuda-FINAV è già oggi orientata verso le cisterne. Tuttavia anche alla luce dei cambi regolatori che interesseranno lo shipping, la forbice tra le rese di navi vecchie e quelle di navi eco e

super-eco (massimamente efficienti in termini di velocità e consumi) rischia di essere sempre più ampia. “Restare seduti su una flotta che invecchia aspettando il prossimo ciclo? Oggi meno che mai è garanzia di successo”, spiega Fiori.

In questo contesto di grande dinamicità, FINAV e Premuda si affacceranno anche sul mercato del credito. “Stiamo vagliando diverse opportunità”, spiega Roberto Rondelli, partner di Pillarstone Italy. “Negli anni scorsi abbiamo fatto ampio ricorso ad operazioni di sale and lease back ed abbiamo già identificato un’ulteriore ticket da 35 milioni di dollari su tre navi, che contiamo di mettere a terra nel primo trimestre del 2022, a sostegno del nostro capex plan.”

Parlando invece del canale bancario tradizionale, nel 2021 il Gruppo FINAV ha concluso una prima importante operazione con BPER Banca per il parziale rifinanziamento di una petroliera. Ma nel piano strategico di FINAV c’è molto di più.

“Il Gruppo FINAV,” spiega Enrico Barbieri, ceo di FINAV Holding e cfo di Premuda, “si è dato l’obiettivo di reperire circa 50 milioni di dollari dal canale bancario tradizionale. Siamo ottimisti di poter raggiungere questo obiettivo, sia per la qualità degli attivi che intendiamo finanziare, sia perché il nostro approccio sarà altamente conservativo in termini di loan to value.” Tale operazione è finalizzata ad ottimizzare le fonti di finanziamento di FINAV, che al momento sono quasi interamente composte da patrimonio.

Infine, un altro passo molto importante per il gruppo allargato di shipping company controllate da Pillarstone è la definitiva riorganizzazione del debito finanziario di Premuda, giunta a compimento a dicembre 2021. “Sfruttando al meglio la positiva congiuntura del dry”, spiega Fiori, “abbiamo restituito ai nostri creditori bancari oltre 45 milioni di dollari in anticipo rispetto alle scadenze ed in cambio abbiamo ottenuto la loro partecipa-

zione ad un’importante operazione di rafforzamento patrimoniale della nostra società”.

Per effetto della nuova manovra finanziaria la shipping company genovese vede il proprio debito bancario scendere da 117 milioni a circa 44 milioni di dollari: dopo le difficoltà del 2020, legate in primis alla pandemia, un passo decisivo verso il completo risanamento di quella che, oltre ad essere una realtà storica dell’armamento italiano (fondata nel 1907), è oggi il perno dell’intera piattaforma shipping di Pillarstone, che nel 2021 prevede di chiudere a livello aggregato con ricavi di Euro 104,2 milioni ed EBITDA di Euro 41,2 milioni (40%). Una crescita molto rilevante rispetto al 2017, in cui totalizzava ricavi pari a Euro 43,5 milioni, ed un EBITDA di Euro 7,3 milioni (17%).

PSA record sui TEUs

Il mondo per l’anno terminato il 31 dicembre 2021. Il volume del gruppo è aumentato del 5,6% rispetto al 2020, con PSA di punta Singapore contribuisce con un record di 37,2 milioni di TEUs (+1,6%) e i terminali PSA al di fuori di Singapore gestiscono 54,3 milioni di TEUs (+8,4%).

Tan Chong Meng, Group ceo di PSA, ha dichiarato: “Il mondo nel 2021 ha continuato la sua corsa sulle montagne russe con diffuse interruzioni e congestioni della catena di approvvigionamento, insieme a una ripresa sostenuta del commercio e della domanda globali. Nonostante i molteplici ostacoli posti dalla pandemia globale, PSA ha contribuito a mantenere le catene di approvvigionamento sicure e aperte per i nostri clienti, partner e parti interessate in tutto il mondo.”

“Il mio sincero apprezzamento va al nostro personale a livello di Gruppo, ai sindacati e alla dirigenza per aver fornito ottime prestazioni e dimostrato in modo appropriato la loro agilità e tenacia come squadra. Vorrei anche ringraziare i nostri clienti, partner e parti interessate per il loro continuo supporto e approvazione mentre lavoriamo per costruire una maggiore resilienza e

sostenibilità nella catena di approvvigionamento globale.

“Negli ultimi due anni, abbiamo cavalcato le onde della crisi del Covid-19 per inculcare nelle nostre persone maggiore agilità e allineamento alla necessità di cambiamento. Guardando al futuro nel 2022, si prevede che i problemi della catena di approvvigionamento persisteranno, ma ci sono anche opportunità nella crisi: la nostra continua rilevanza dipenderà dalla nostra capacità di coglierle. PSA continuerà a cercare partnership vantaggiose per tutti e ad innovare al di là delle operazioni portuali per fornire soluzioni cargo più efficienti e resilienti a vantaggio del più ampio ecosistema della catena di approvvigionamento e catalizzare il passaggio verso un commercio sostenibile”.

Brennero “digitalizzato”?

ambientale dei veicoli inquinanti sul territorio.

“Condividiamo il pedaggio legato al tasso di inquinamento, a patto che valga per tutti i mezzi, pesanti e leggeri, e non comporti un aumento generalizzato del costo dei pedaggi” - ha dichiarato il presidente di ANITA Thomas Baumgartner - “ma riteniamo che il progetto prenotativo del governatore Kompatscher sia estremamente dannoso e pericoloso per le imprese esportatrici del nostro Paese”.

Attraverso il Brennero passa infatti il 70% dell’export italiano e “una limitazione attraverso un sistema “prenotativo” avrebbe conseguenze nefaste. Se ogni provincia o regione d’Europa incominciassero a limitare il passaggio dei mezzi pesanti sarebbe la fine dell’Unione Europea che ha permesso negli anni, oltre alla pace tra i popoli, standard di vita soddisfacenti, benessere e progresso economico per tutti i Paesi membri.”

L’Italia è un Paese periferico dell’UE e ANITA chiede al Governo di tutelare i collegamenti necessari per raggiungere i mercati del Centro e Nord Europa.

In questo contesto, è da rivedere il possibile affidamento della concessione autostradale dell’A22 ad una

società “inhouse” della Provincia di Bolzano. “Dobbiamo tutelare gli interessi generali dello Stato Italiano prima delle esigenze particolari di una singola provincia” ha infine concluso Baumgartner.

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@lagazmar.191.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

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

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

Stampato su carta
ecologica



CRT S.r.l.

COMBINED RAILWAY TRANSPORT - CENTRO DOGANALE

World Connections Combined



SAN GIORGIO DI PIANO (BO) – Zona Interporto, Unità Immobiliare 11
40016 San Giorgio di Piano
Tel. 051 665 0750 Fax 051 665 0802
Email: candini.fabrizio@crt-logistica.com

Iscrizione Albo Trasportatori n. B03713543/T

PADOVA – Via Panà 56 bis
35027 Padova
Tel. 049 76 0805 Fax 055 5201
Email: cocciardi.domenico@crt-logistica.com

LIVORNO – Via delle Cateratte, 120
57122 Livorno
Tel. +39 0586 433 259 Fax +39 0586 433 216
Email: archibusacci.federico@crt-logistica.com