

PER I DRAMMATICI EVENTI TRA UCRAINA E RUSSIA

Quasi guerra o mezza pace

Morire per Kiev non piace agli europei - La spinta all'energia di casa secondo Federpetroli

ROMA - Il rombo dei cannoni e il rotolar dei carri armati sulle pianure dell'Ucraina hanno riportato nei più anziani le cronache della seconda guerra mondiale, quando proprio davanti a Kiev si scontrarono in una gigantesca battaglia tra centinaia e centinaia di carri gli eserciti tedeschi (con il nostro corpo di spedizione italiano) e quello russo supportato da mezzi americani e inglesi. Fu allora la più grande e sanguinosa strage tra carri armati con decine di migliaia di morti. E oggi quella piana è di nuovo in fiamme: con l'Europa che palpita per le proprie frontiere e l'intero mondo che - per quanto si vede solo a parole - si schiera da una parte o dall'altra.

Inutile pensare che oggi, se non si raggiungerà presto una tregua reale, la guerra non ci interessi. Le conseguenze per l'economia mondiale sono già pesanti, per l'economia italiana ancora peggio. Basta leggere: esportiamo in Russia molto, in alcuni settori moltissimo: moda, macchinari, project cargo. I russi sono turisti agognati, acquistano i nostri grandi yachts, i vini pregiati, l'alimentare d'alta gamma. E poi c'è il problema del gas, il 45% importato proprio dalla Russia. Quando proprio adesso si cominciava a respirare nella coda della pandemia in calo, non ci voleva. Ed è comprensibile che gli italiani, ma anche molti degli europei, non siano affatto contenti dell'ipotesi di andare a morire per Kiev. Per sanzioni? Quasi tutti i commentatori sottolineano che non (segue in ultima pagina)

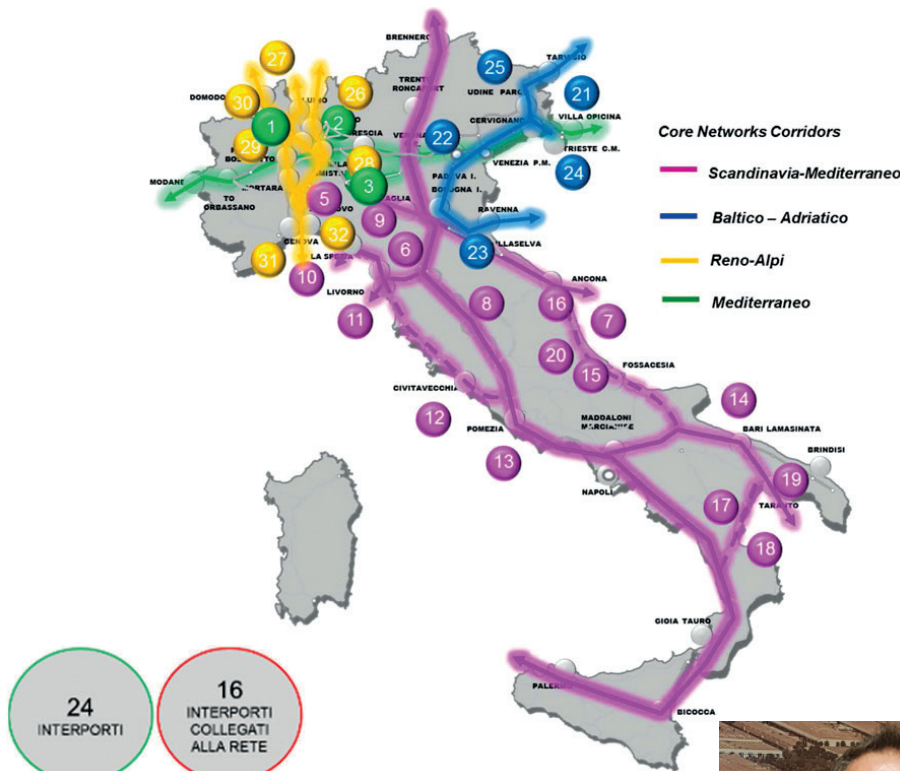
**Marittimi e guerra:
danni collaterali
per le flotte nel mondo**

LONDRA - I venti di guerra in Ucraina coinvolgono anche il mare e le flotte mercantili. L'International Chamber of Shipping (ICS), che rappresenta l'80% della flotta mercantile mondiale - scrive Confitarma - ha avvertito sul pericolo che intervenga l'interruzione della catena di approvvigionamento nel caso in cui la libera circolazione dei marittimi ucraini e (segue in ultima pagina)

**Wizz Air sospende
tutti i voli
con l'Ucraina**

MILANO - "A causa dei recenti avvenimenti in Ucraina e della chiusura dello spazio aereo, Wizz Air è rammaricata di informare i propri clienti che la compagnia deve temporaneamente sospendere tutte le operazioni nel Paese. I passeggeri che hanno prenotato voli in partenza o in arrivo dall'Ucraina possono trovare (segue in ultima pagina)

Matteo Gasparato (UIR) suona la sveglia per leggi aggiornate



VERONA - Dalla plancia di comando dell'Unione Interporti Riuniti (UIR), che coincide con quella del grande hub interportuale (Quadrante Europa) di Verona, il bi-presidente Matteo Gasparato ci risponde con legittima soddisfazione sulle crescenti adesioni all'unione, che ha ormai raggiunto i 24 iscritti e si sta ancora allargando. Ma in coda all'intervista c'è anche un urgente richiamo al Governo. Così partiamo da questo appello, quantomai condiviso da tutti i suoi colleghi.

Presidente Gasparato, più volte lei ha sollecitato una riforma della A.F. (segue in ultima pagina)



Matteo Gasparato

GIÀ AVVIATA LA SPERIMENTAZIONE VIA RUBIERA PIACENZA

Dal TDT a Vienna via ferrovia con Hupac

Le prospettive verso un potenziamento dei servizi regolari con il Nord Europa - La nuova flessibilità del terminal con gli accordi sindacali raggiunti di recente



Nella foto: Il treno sperimentale per Vienna nel TDT.

LIVORNO - Dal Terminal TDT nel porto labronico via Rubiera Piacenza Logtainer e con Hupac a Vienna WienCont: tutto pronto dunque (segue a pagina 8)

ANITA SUL POSITIVO L'ACCORDO CON LA BELLANOVA

Altri milioni all'autotrasporto

Subito istituito anche un "tavolo delle regole" con le associazioni - Due settimane per concludere



Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno - Tel. 0586 442423-442424

ROMA - L'incontro con la vice ministro Teresa Bellanova e le associazioni dell'autotrasporto ha come noto annunciato misure aggiuntive per il settore per oltre 80 milioni di euro: fondi che saranno inseriti nel "decreto energia" in fase di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. È stato anche subito convocato un "tavolo sulle regole", con la partecipazione delle confederazioni della committenza, che dovrà nell'arco di due settimane lavorare su una nuova regolamentazione del settore, individuando norme da inserire (segue a pagina 8)

RIPRENDE L'IMPORTANTE APPUNTAMENTO DAL 9 ALL'11 PROSSIMI

Shipping F&L meet Industry

La crisi delle forniture nelle supply chain e gli aumenti dei prezzi tra i temi all'esame

MILANO - A due anni esatti dal primo lockdown in Italia Shipping Forwarding&Logistics meet Industry esamina alcuni dei cambiamenti portati dalla pandemia al settore industriale e logistico cercando di capire se alcuni fenomeni rappresentano una transizione o un cambiamento strutturale. L'appuntamento è tra il 9 e l'11 marzo prossimi, presso il Centro Congressi Assolombarda con la sessione Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione. L'incontro è anche in live streaming. All'ultimo momento sono state inserite anche riflessioni sulla crisi in atto in Ucraina.

La IV edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry si tiene a due anni esatti dal primo lockdown in Italia, che può essere considerato l'avvio della pandemia nel nostro Paese. Ventiquattro mesi dopo la crisi, con le sue ondate e l'asimmetria degli effetti, segna chiaramente una discontinuità nello sviluppo economico mondiale e italiano. Molti si sono esercitati a immaginare le conseguenze sull'economia e sulla logistica. Alcune previsioni come l'aumento delle consegne a domicilio anche dopo la fase acuta si sono avverate. Altre, come l'aumento dell'automazione, stanno avvenendo lentamente anche se per motivazioni diverse da quelle prospettate. Non si tratta di ridurre l'interazione delle persone, ma di (segue a pagina 8)

**Così
SCRIVONO
ALTRI**

Nessun uomo è un'isola e se suona la campana lo fa anche per noi. Citazioni celebri che ci hanno invitato a spulciare ogni tanto i grandi giornali. Proviamoci, almeno in pillole.

CORRIERE DELLA SERA

Galli Della Loggia a "Stasera Italia": "Galleggiamo su un mare di gas, ma lo facciamo estrarre da Croazia, Albania, Grecia, Turchia ed altri per pagarlo salato alla Russia...".

The New York Times

Andrew E. Kramer: "L'Unione Europea sta pianificando sanzioni unitarie contro la Russia, ma intende anche proteggere i propri interessi".

Il Sole 24 ORE

Alessandro Graziani: Nei prossimi tre anni le banche italiane chiuderanno altri 2.500 sportelli. In dieci anni sono già passati da 33 mila a 17 mila. Intesa San Paolo è il gruppo che chiuderà di più".

IL FOGLIO

Giampiero Mughini: "Sono scappato dalla Sicilia dove si sono fatte tante cattedrali nel deserto, io sono convinto che le Regioni andrebbero chiuse!".

Le Monde

Sylvie Kauffmann: "Lo scenario in Ucraina era stato già scritto in Georgia nel 2008. È sufficiente volerselo rileggere". E la popolazione russa "sostiene senza entusiasmo Putin dicendo che non c'era altra scelta da fare".

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

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

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

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com



CON LA CERIMONIA DELLA MONETA NEL CANTIERE DI MONFALCONE

MSC, nasce “Explora 1”

Prende il via il nuovo marchio di lusso per le crociere del gruppo - Un investimento record in Italia



Nelle foto: Un momento della costruzione della nave Explora 1 e la cerimonia della nascita.

TRIESTE – Si è svolta, presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, la «cerimonia della moneta» di Explora I, prima delle quattro navi da crociera di lusso ordinate al gruppo cantieristico italiano dalla Divisione Crociere del Gruppo MSC per il nuovo brand di lusso Explora Journeys.

Iniziata a costruire a giugno 2021, l'unità entrerà in servizio a maggio del 2023. In parallelo prosegue la costruzione di Explora II, seconda nave del nuovo brand che ha iniziato a prendere forma, a ottobre 2021, nel cantiere di Castellammare di Stabia e che verrà consegnata nell'autunno del 2024 dal cantiere di Sestri Ponente. Le ultime due unità si prevede entreranno in servizio nel 2025 e nel 2026.

Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: “L'Italia è un paese strategico per tutto il settore marittimo e per questa ragione il gruppo MSC ha investito e continua a investire in modo significativo nel Belpaese, creando ricadute economiche e occupazionali di assoluto rilievo e posizionandosi non solo come il primo gruppo del settore dello shipping a livello nazionale, ma anche come uno dei principali investitori internazionali del sistema economico italiano. Soltanto per la costruzione delle 8 navi Seaside e Explora della Divisione crociere del gruppo, l'investimento complessivo ammonta a quasi 6 miliardi di euro, generando un impatto economico

complessivo per l'Italia di 27 miliardi di euro. Le attività del gruppo in Italia non riguardano soltanto la costruzione delle navi, ma arrivano ad interessare numerosi altri comparti dell'industria e generano ricadute a beneficio di tutto il “sistema Paese”. A livello occupazionale il gruppo MSC attualmente impiega circa 15.000 dipendenti in Italia”.

Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: “Explora 1 sarà un'unità di nuova concezione completamente proiettata verso il futuro, la massima espressione della partnership tra noi ed MSC. Il rapporto con questa compagnia, infatti, è caratterizzato da una continua evoluzione tecnologica e progettuale, che ha portato in pochi anni a tre distinti prototipi

d'avanguardia e ha ribadito la straordinaria capacità di creare innovazione del nostro Gruppo”.

Prosegue così a ritmo serrato la nascita dell'innovativa flotta di Explora Journeys, commissionata dal Gruppo MSC a Fincantieri nel 2018 grazie a un ordine complessivo di oltre 2 miliardi di euro per quattro unità. Le navi hanno una stazza lorda di circa 64.000 tonnellate e saranno dotate delle più recenti tecnologie disponibili, anche sotto il profilo ambientale e della sostenibilità. Grazie a queste nuove unità, la partnership di lungo termine tra MSC e Fincantieri ha



raggiunto ad oggi il numero di ben otto navi, costruite tutte in Italia per un valore complessivo di ordini che sfiora i 6 miliardi di euro, facendo del gruppo ginevrino uno dei principali clienti del cantiere italiano.

IN UN ARTICOLATO CONVEGNO A FIRENZE CON LA PROSIT SPA

Vino italiano, valore aggiunto

FIRENZE – Nel corso degli ultimi decenni, il settore vitivinicolo italiano ha conosciuto un continuo straordinario sviluppo quali-quantitativo divenendo la prima voce dell'export agro-alimentare. Un quadro complessivamente positivo dove restano tuttavia alcune zone d'ombra che frenano, in parte, la piena espressione del settore.

A tentare di fare chiarezza su questo e molto altro, si è impegnato il convegno Cesifin “Il nuovo valore del vino” introdotto da Giuseppe Morbidelli, presidente Fondazione Cesifin “Alberto Predieri” Sapienza Università di Roma, che si è svolto due giorni fa presso la Fondazione Biblioteche della Cassa di Risparmio di Firenze in Via Bufalini 6.

Al centro della mattinata c'è stato il confronto tra l'ormai consolidata capacità del nostro Paese di unire conoscenza tecnica e ricerca nel settore del vino e la difficoltà invece di valorizzare quelli che vengono chiamati valori immateriali o intangibili, legati a fattori quali il design, il territorio di provenienza, la storia. In questa prospettiva, ha portato la sua esperienza diretta Sergio Dagnino ad e fondatore di PROSIT S.p.A., gruppo di cantine di fascia Premium e Super Premium, che ha recentemente aggiunto alla sua



gamma il Brunello di Montalcino acquisendo Cantina di Montalcino; un'aggiunta prestigiosa che va ad aggiungersi alla veneta Colalbrigo, alla pugliese Torrevento e all'abruzzese Nestore Bosco. L'imprenditore ha voluto offrire al pubblico una chiave di lettura diversa per guardare al futuro del vino italiano con fiducia: puntare sulla forza dei marchi italiani e soprattutto “familiari” per fare la differenza.

L'intervento di PROSIT è stato inserito in un'agenda ricca di contenuti: in apertura, il professor Vincenzo Zampi, Università degli

Studi di Firenze, ha approfondito le nuove dimensioni del valore delle imprese del vino, mentre Matteo Categori - managing director, head of Branded & Luxury Goods - e Oriana Romeo - Area Studi Mediobanca - si sono concentrati sul valore degli intangibles delle imprese del vino nell'ottica M&A. Tra gli ospiti sul palco, Giampiero Bertolini, amministratore delegato Biondi Santi Spa, che ha raccontato la costruzione del valore di una azienda del vino top-end mentre Roberto Cordeiro Guerra, Università degli Studi di Firenze, ha approfondito la variabile fiscale.



Vintage 2021: the “wine cellar” is ready



www.ggori.com

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



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

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.






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

PER VELOCIZZARE LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DEL PNRR

Ortona, accordo AdSP-ZES



Nella foto: Pettorino e Micci.

ANCONA – L’ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario straordinario dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Centrale, e il professor Mauro Miccio, commissario ZES Abruzzo hanno firmato l’accordo di collaborazione tra le due strutture per la gestione dei fondi del PNRR dedicati al porto di Ortona.

Due gli investimenti, strategici per lo scalo ortonese, oggetto dell’Accordo: la riqualificazione ed il potenziamento della banchina

di riva del porto di Ortona, opera che si integra con l’intervento di dragaggio dello specchio acqueo antistante la banchina, e il collegamento ferroviario per lo scalo ortonese, per un totale di 17,8 milioni di Euro.

Con l’accordo, i due soggetti si impegnano a collaborare per assicurare la corretta esecuzione delle opere e il rispetto delle stringenti tempistiche imposte dal calendario del PNRR.

Per l’ammiraglio Pettorino

“L’Accordo è un primo risultato dell’impegno profuso dall’Autorità di Sistema Portuale in questi mesi per assicurare la corretta e tempestiva gestione dei fondi PNRR e delle risorse investite dal Governo nazionale per la portualità del Medio Adriatico. I fondi dedicati alle infrastrutture ZES in particolare hanno tempistiche più ristrette rispetto alle altre misure a sostegno degli investimenti della AdSP. In questo contesto ringrazio il commissario ZES Mauro Miccio perché la collaborazione con la sua struttura consente di usufruire anche di queste professionalità e di avviare uno scambio costante anche sull’ultimo miglio ferroviario del porto di Ortona che, pur se realizzato da soggetto diverso rispetto all’Autorità Portuale, vede l’investimento ricadere nel porto”.

Per il professor Mauro Miccio “L’Accordo firmato rappresenta un utile strumento per l’efficacia, l’efficienza e il coordinamento delle diverse azioni promosse dalle due strutture, che hanno come comune obiettivo quello di rispettare le scadenze previste dal PNRR, che prevede le opere completate al 2026”.

IL 2 APRILE LA SFIDA A PALLACANESTRO TRA LE ACCADEMIE MILITARI

“La vita come una partita”



LIVORNO – Una partita di pallacanestro giocata tra Accademie militari italiane a titolo di beneficenza, all’insegna del slogan: “La vita è una partita che si gioca insieme”: così la presentazione dell’evento che si svolgerà a Livorno al palazzetto dello sport - Palamodigliani - sabato 2 aprile.

Il programma e le finalità della partita tra le Accademie militari di Livorno e di Modena saranno illustrati oggi, mercoledì 2 marzo alle 15, in una conferenza stampa all’Accademia Navale con la partecipazione del comandante ammiraglio di divisione Flavio Biaggi, del comandante di Modena generale

di brigata Davide Scalabrin, dei rappresentanti delle associazioni del volontariato Volare senz’api, Persone Down e Autismo Livorno. Saranno presenti, come da manifesto, anche gli sponsor Fincantieri, Dras e Comune di Livorno.

Nell’immagine, il manifesto dell’evento.

DA MERCOLEDÌ 9 MARZO TRE GIORNI IN STREAMING SUL WEB DA MILANO

Shipping, Forwarding&Logistics, il programma



MILANO – La VI edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry si tiene sul web tra pochi giorni esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando anche se con lo scoppio della guerra in Ucraina la situazione risulta essere molto instabile e fluida e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale e italiano di conseguenza. La manifestazione, promossa da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, prova a tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Qui di seguito il programma delle tre giornate di evento, che ovviamente seguiremo con tutto il nostro impegno.

Mercoledì 9 marzo – Opening Conference La grande occasione. Il PNRR per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030.

Per i prossimi cinque anni il singolo fattore di sviluppo più importante per l’economia industriale e logistica italiana sarà costituito dagli investimenti previsti dal PNRR. I quasi 70 miliardi previsti nei capitoli strettamente infrastrutturali-logistici possono costituire il colpo di frusta per cambiare il panorama logistico e industriale del Paese.

Geopolitica, geoeconomia e l’Italia nell’epoca del confronto tra Grandi Potenze – Nel giro di un anno le prospettive geopolitiche e geoeconomiche mondiali sono passate da un mood di grandi aspettative a uno di sospensione e di rischio percepito come crescente.

Entrambe le previsioni erano e sono forse esagerate, ma di sicuro oggi il mondo è già diverso in molti aspetti da un anno fa e sicuramente lo sarà da quelli a venire. La sessione illustrerà le diverse interpretazioni, inquadrando in una cornice in cui l’Italia assuma un ruolo attivo.

Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione – La pandemia segna chiaramente una discontinuità nello sviluppo economico mondiale e italiano. In alcuni casi introducendo nuovi fenomeni come le periodiche crisi di forniture, in altri portando all’esplosione di crisi in settori da tempo instabili come il sistema mondiale dello shipping. Buona parte di questi effetti, diretti o indiretti come l’inflazione, resteranno attivi almeno nel medio periodo e forse in modo permanente, passando da un long-covid economico ad un cambiamento strutturale.

Giovedì 10 marzo – Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese – Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale dell’Italia. Genova, Milano e Torino sono state per un secolo le città di riferimento dell’industria italiana, insieme naturalmente al territorio circostante. Negli ultimi decenni questo ruolo è venuto un po’ a mancare complice anche una situazione infrastrutturale non all’altezza di una delle principali aree produttive del Paese. La sessione intende approfondire

questi temi, coinvolgendo il mondo logistico produttivo e gli assessori regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia: presentazione del Libro Bianco OITAF – La flotta di veicoli ATP adibiti al trasporto a temperatura controllata in Italia sfiora i 200.000 tra veicoli e semirimorchi. Si tratta di un investimento economico imponente da parte delle aziende logistiche, effettuato in risposta ma a volte anche anticipando le esigenze e le richieste dei committenti dell’industria e della distribuzione. OITAF, in collaborazione con il MISIM, ha realizzato il primo Libro Bianco sulla consistenza, la distribuzione sul territorio, l’aggregazione in flotte e reti e le tendenze di sviluppo.

Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori – L’obiettivo dello studio è quello di individuare e monitorare i corridoi logistici utilizzati dalle imprese, le loro principali esigenze connesse ai porti di cui si servono e anche le modalità organizzative che scelgono per spostare i propri prodotti. Quest’anno, oltre a riconfermare i focus sulla sostenibilità e sui processi di digitalizzazione, è stato realizzato un approfondimento dedicato al PNRR. Dal canto suo Contship, dopo 2 anni di sviluppo tecnologico e un primo lancio in Germania, cambia il modo di

organizzare il trasporto su gomma dei container in Italia attraverso driveMybox.

Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all’epoca del PNRR – La rivoluzione digitale nell’industria e nella logistica è rappresentata da magazzini automatici e catene di montaggio robotizzate. Smaterializzazione e scambio della documentazione logistica e doganale sono ormai acquisiti, e si stanno diffondendo ora i distributed ledger; l’intelligenza artificiale trova maggiori campi applicativi; la sensoristica e l’IoT forniscono l’anello di congiunzione tra il fisico e l’immateriale; la cybersecurity è la base del funzionamento del sistema. Per il nostro Paese, restare fuori da questi sviluppi è impensabile.

La logistica dell’arte – Le opere d’arte sono una categoria di merci speciale, non solo per le esigenze che il loro trasporto e stoccaggio richiedono ma anche per gli adempimenti burocratici necessari per le transazioni commerciali Italia su Italia e ancora di più Italia su estero. Le aziende italiane e operanti in Italia hanno così sviluppato competenze d’eccellenza, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali, e non solo, come supporto per l’esportazione.

Venerdì 11 marzo – Decarbonizzazione e circolarità nell’industria e nella logistica. Come fare

e chi paga? – I periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle élite economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Nessuno mette in discussione la necessità di azione, ma il consenso scompare quando si tratta di scegliere il cosa e il come.

Il cargo aereo, l’altro intermodale. Dai farmaci al food, un settore in piena evoluzione tecnologica e di mercato – Nel corso degli anni, il trasporto cargo aereo ha visto una progressiva espansione dei propri mercati di riferimento. Alla posta, che storicamente ha segnato la nascita di tutti i nuovi mezzi di trasporto, si sono aggiunti i pezzi di ricambio, i prodotti ad alto valore intrinseco, quelli time-sensitive (come i farmaci) ed ora quelli deperibili a temperatura controllata o no, mentre il parcel e l’e-commerce fanno un percorso a sé che ha portato alla creazione di flotte cargo dedicate.

Lo shipping multimodale ferroviario e le esportazioni a lungo raggio: tempo di (ri)pensarci – La scarsità di slot container, la congestione e l’aumento dei costi delle vie marittime, con conseguente crescente inaffidabilità delle tempistiche di prelievo e consegna ha accelerato la crescita dell’intermodale ferroviario anche sulle lunghe e lunghissime distanze, in primis sull’asse Europa-Estremo Oriente ma anche verso sud. Per i piccoli e medi esportatori italiani e gli spedizionieri e agenti al loro fianco è il momento di riconsiderare il mezzo, anche in modalità collaborativa.



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



PREANNUNCIATO PER METÀ LUGLIO A BAVENO

Uiltrasporti, XI congresso sul tema della dignità



Claudio Tarlazzi

ROMA – Si è svolto nella capitale il Consiglio Nazionale della Uiltrasporti, durante il quale è stato dato l'avvio ufficiale della fase congressuale della categoria che coinvolgerà tutti gli iscritti sin dalle prime assemblee dentro le aziende e che si chiuderà con l'XI Congresso nazionale in programma a Baveno dal 19 al 21 luglio prossimo.

“Viviamo oggi momenti difficili per il futuro del nostro Paese e dell'Europa intera - ha dichiarato il segretario generale della Uiltrasporti

Claudio Tarlazzi - Esprimiamo la nostra solidarietà nei confronti del popolo ucraino e una ferma condanna nei confronti della Russia. È importante insistere sulla strada della diplomazia condannando fermamente ogni azione di forza e atto di prevaricazione sulla libertà di ogni democrazia. Il conflitto che si è aperto in queste ore avrà forti ripercussioni per la nostra economia soprattutto in un momento così delicato in cui si intravedevano i primi segnali di ripartenza. In una fase di cambiamenti così radicali e repentini, - ha proseguito il segretario generale - che incidono sulla nostra struttura economica e sociale, emerge la necessità di un sindacato forte e rappresentativo che sia in grado di salvaguardare i diritti e le tutele delle lavoratrici e dei lavoratori mettendo al centro il valore della persona affinché nessuno rimanga escluso”.

Durante l'incontro, oltre alla votazione del regolamento congressuale e dei documenti statutari, è stato reso noto lo slogan del Congresso: “Ridare dignità al Paese, alle persone e al lavoro”. “Dignità - ha affermato

Tarlazzi in chiusura della sua relazione - è la parola che il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha usato più volte nel suo discorso di insediamento. Dignità è la parola strategica per la ricostruzione dell'Italia dopo l'emergenza. Dignità è la parola che rappresenta al meglio il concetto cardine che noi vogliamo esprimere con il nostro lavoro. Il lavoro di un sindacato dinamico, attento ai cambiamenti e alle innovazioni ma che non dimentica l'importanza del tema dell'inclusione; un sindacato capace di creare opportunità di affermazione; un sindacato che vuole crescere aprendosi al mondo attraverso nuovi modi di analizzare il presente e progettare il futuro”.

Nel corso del consiglio nazionale è stata inoltre presentata l'App Uiltrasporti, un nuovo strumento digitale messo a disposizione dei delegati, degli iscritti e di tutti coloro che vogliono rimanere sempre aggiornati in tempo reale su tutte le notizie, i contratti nazionali, gli accordi siglati e le iniziative dell'Organizzazione.

La chiusura dei lavori è stata affidata al segretario generale della UIL Pierpaolo Bombardieri.

FINALMENTE ELIMINATE LE CODE AI VARCHI DEL PORTO

Controlli sprint a Livorno con la digitalizzazione



Luciano Guerrieri

LIVORNO – Tempi di attesa ridotti al minimo e code azzerate. A Livorno la rivoluzione digitale ha innescato un deciso cambiamento sulle modalità di controllo ai varchi - afferma una nota dell'AdSP - mettendo fine all'era del cartaceo.

L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti messo a punto un nuovo sistema operativo, denominato Monitor Doganale, che consente all'operatore addetto ai controlli di check-out dal varco di disporre in tempo reale di tutti i dati, compresi quelli relativi



Matteo Paroli

alla bolletta doganale.

In meno di un minuto è ora possibile oltrepassare i varchi doganali più importanti dello scalo con riferimento al traffico container: il Galvani (per il transito da e per la sponda Est della Darsena Toscana) e il Darsena Toscana (per l'ingresso/uscita dalla sponda Ovest).

«Abbiamo completamente digitalizzato le pratiche, mettendo semplicemente in sinergia due strumenti operativi già da tempo collaudati, il GTS3, focalizzato sulla ricezione dei dati del veicolo e il Tuscan Port Community System, che invece riceve dagli spedizionieri le informazioni riguardanti il trasferimento della merce» ha dichiarato il responsabile Controllo Attività in Porto dell'AdSP, Paolo Cioni.

L'iniziativa dell'AdSP prende le mosse dalle esigenze espresse mesi fa da autotrasportatori, terminalisti, agenzie marittime e spedizionieri in un tavolo coordinato dal segretario generale dell'Ente di governo dei porti dell'Alto Tirreno, Matteo Paroli. L'obiettivo dichiarato era quello di superare le criticità dei lunghi tempi

di attesa che la scorsa Estate avevano portato le imprese dell'Autotrasporto a minacciare il blocco totale della movimentazione della merce dai terminal livornesi se non fossero state prese misure migliorative dei tempi di carico e scarico dei contenitori.

«A luglio eravamo al limite della sopportazione - ha dichiarato Alessandro Longobardi, coordinatore di CNA Trasporti -, oggi la situazione è notevolmente migliorata. Si sono abbattuti i tempi di gate out con maggiori controlli e, soprattutto, maggiore sicurezza, non dovendo più l'autista scendere dal mezzo per espletare le operazioni di uscita. L'introduzione dei nuovi sistemi operativi ha contribuito sicuramente a ridurre i tempi di carico e scarico in porto. È la dimostrazione che mettendo tutti al tavolo sotto la regia dell'AdSP si possono risolvere i problemi».

Pari soddisfazione è stata espressa dai terminalisti e dal presidente della Port Authority, Luciano Guerrieri: «Abbiamo fornito alla comunità portuale soluzioni definitive a problematiche urgenti che si trascinarono da anni. Non abbiamo risolto ogni cosa ma, gradualmente, con l'impegno di tutti e grazie anche al supporto attivo degli operatori e delle Autorità coinvolte, ne stiamo venendo a capo».

Matteo Paroli ha invece voluto sottolineare come questa sia la prima di una serie di iniziative che la Port Authority sta mettendo in campo per ottimizzare i tempi di attraversamento dei varchi di accesso: «Il prossimo traguardo da raggiungere, quello del coordinamento delle attività di controllo fitosanitario e di qualità su prodotti ortofrutticoli freschi. L'obiettivo è quello di alleggerire ulteriormente il sovraccarico delle banchine grazie alla diversificazione dei tempi di rilascio dei certificati».

DALLO STUDIO IN ATTO DELL'“EUROPEAN HOUSE AMBROSETTI”

Livorno hub portuale dell'idrogeno

I dettagli riferiti da Hydronews sull'incarico dell'AdSP Nord Tirreno



Nella foto: La presentazione dello studio da parte di Francescalberto De Bari dell'AdSP Nord Tirreno.

LIVORNO – La costa della Toscana - riferisce testualmente un servizio di Hydronews sul web firmato da Francesco Bottino - con al centro gli scali di Livorno e Piombino, ha tutte le carte in regola per proporsi come prima hydrogen valley marittimo-portuale italiana, puntando sullo sviluppo di una filiera completa dell'H2 che dovrà partire dalle applicazioni in qualche modo già pronte allo switch energetico per poi traghettare target di più lungo periodo, compresa la realizzazione, sulle banchine labroniche, di un terminal per l'import di idrogeno (e/o ammoniaca) via mare.

È la strada tracciata da The European House Ambrosetti, incaricata

dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - la prima AdSP italiana ad essersi mossa in modo così articolato e organico sul tema - di mettere a punto un Blueprint strategico sulla hydrogen valley della costa toscana.

Il lavoro - il cui obiettivo è stato illustrato ad HydroNews da Antonella Querci, dirigente Sviluppo, Programmi Europei ed Innovazione dell'authority toscana e ribadito poi da Francescalberto De Bari, che dello stesso ente è responsabile del Servizio Programmi Europei e Innovazione - è ancora in progress, e si concluderà con la presentazione del Blueprint definitivo. Ma nel corso di un apposito evento tenutosi a Livorno a ottobre

Lorenzo Tavazzi e Alessandro Viviani, rispettivamente Partners Responsabile Scenari e Intelligence e Senior Consultant Innovation Hub di The European House Ambrosetti, ne hanno illustrato le principali risultanze, mettendosi quindi a disposizione di una nutrita platea di stakeholders per un confronto sui contenuti.

Il dossier di Ambrosetti propone un'approfondita disamina dell'attuale filiera nazionale dell'H2 e delle potenzialità che, nell'ottica di un suo ulteriore sviluppo, caratterizzano la Toscana, 6a regione manifatturiera con la presenza distretti 'hard to abate' come quello della carta e della chimica (che assorbono il 41% dell'energia utilizzata

da tutta l'industria regionale) e in generale più 'energivora' della media nazionale (4,9 GWh contro 4,7 GWh), e in particolare il porto di Livorno, 3° scalo nazionale per movimentazione merci (con una storica vocazione per le commodity energetiche) e 4° per quella dei passeggeri.

Tra gli ambiti di utilizzo, Ambrosetti indica il trasporto pesante in ambito portuale, la manovra ferroviaria portuale, il TPL, il cold ironing e il riscaldamento degli edifici portuali.

Ambrosetti mette quindi a fuoco anche le modalità di approvvigionamento di tutto l'idrogeno che sarebbe necessario ad alimentare le applicazioni menzionate, stimando che al 2025 la produzione potrebbe avvenire sostanzialmente in loco, prevedendo la generazione di H2 co-localizzata con le stazioni di refueling realizzate nell'ambito portuale (tramite elettrolizzatori da 500 Kw impianti fotovoltaici collegati, per un investimento complessivo 500.000 euro) e candidando anche il porto di Livorno ad ospitare uno dei progetti per l'installazione di elettrolizzatori fino a 10 MW previsti alla voce 3.1 del PNRR, per un investimento stimato di circa 10 milioni di euro. Gli interventi del tavolo tecnico sono visionabili sul canale Youtube della Direzione Sviluppo, Programmi Europei e innovazione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale.

NELLA CLASSIFICA DELLE PERFORMANCES TRA TOP UTILITY

Gruppo Hera vince

MILANO – L'epidemia e le crisi energetiche accompagnano un momento di svolta. In dieci anni, le utility italiane hanno migliorato i servizi, riducendo le perdite idriche, i tempi di intervento e aumentando la raccolta differenziata. Per il futuro, punteranno su digitalizzazione e innovazione. Lo dimostra il fatto che anche nell'anno terribile della pandemia, il 2020, hanno continuato ad investire (7,2 miliardi): risorse impiegate per le nuove sfide come manutenzione predittiva, digitalizzazione della mobilità o cybersecurity.

Sono alcuni dei trend che emergono dai dati della decima edizione dello studio “Le performance delle utility italiane. Analisi delle 100 maggiori aziende dell'energia, dell'acqua, del gas e dei rifiuti” presentato da Alessandro Marangoni - ceo di Althesys e capo del team di ricerca - nel corso del Top Utility, l'evento organizzato in

collaborazione con Utilitalia che fa il punto dello stato dell'arte nei settori acqua, energia e rifiuti, atteso dagli operatori anche per i premi alle migliori società dei servizi pubblici.

L'azienda migliore quest'anno è risultata il Gruppo Hera; i premi tematici sono andati ad Acquevernet, Alperia, Gruppo CAP, Gruppo Iren, Marche Multiservizi, Veritas e Viva Servizi.

“L'ultimo anno ha rappresentato uno spartiacque - dice l'economista Alessandro Marangoni, ceo di Althesys -. Il mondo post-pandemia sarà per molti versi differente da quello precedente, ma le top utility hanno reagito positivamente e da questa edizione speciale, dove analizziamo gli ultimi dieci anni, emerge che il settore è in buona salute: si è dimostrato resiliente, ha continuato a migliorare le performance industriali, a fare ricerca e a innovare”.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

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



YOUR WORLDWIDE
CONTAINER PROVIDER

CONTAINER DA 10' A 45'
STANDARD O SPECIALI

VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO
O DI LUNGO TERMINE
ANCHE CON RISCATTO

CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO

AMPIA DISPONIBILITÀ DI
CONTAINER USATI,
RIPARATI E CERTIFICATI

SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E
CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

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

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

StockSolution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info





UN ACCORDO TRA GLI SCALI DELL'ADRIATICO CENTRALE E IONIO

Porti in rete per i rifiuti navali



Nella foto: Un momento dell'accordo.

ANCONA – Una rete fra i porti dell'Adriatico e dello Ionio per affrontare insieme, in chiave sostenibile, la gestione dei rifiuti delle navi. L'avvio del collegamento operativo fra gli scali su questa materia nasce grazie all'accordo sottoscritto nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ad Ancona, durante il seminario tecnico transnazionale sulla gestione dei rifiuti in porto del progetto europeo Ecowaves, di cui l'AdSP di Marche e Abruzzo è partner e che è coordinato dall'AdSP del Mare Ionio-porto di Taranto.

Hanno firmato l'accordo, insieme all'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, i partner di Ecowaves, Autorità portuale di Igoumenitsa in Grecia, porto di Valona in Albania, Ministero del Montenegro per il trasporto e gli affari marittimi, agenzie di sviluppo locali della Contea di Zara in Croazia, Regione della Primorska settentrionale in Slovenia, e associazione commerciale per gli investimenti Eco zone Ada Hujia della Repubblica Serba.

Il progetto Ecowaves ha lo scopo

di prevenire l'aumento della presenza della plastica e di altri rifiuti nel mare sostenendo lo sviluppo e il coordinamento di metodologie transnazionali per la gestione sostenibile dei rifiuti da nave nei Paesi coinvolti dal programma Adriatic nella Macroregione Adriatico Ionica che promuove lo sviluppo economico e sociale sostenibile nelle aree adriatiche e ioniche.

I partner presenti al seminario, dopo la mattinata di lavori, hanno visitato le aziende Fulmar e Garbage, parte del sistema portuale di gestione dei rifiuti portuali.

INTERVENTO COORDINATO DALLA CAPITANERIA DI LIVORNO

Depuratore sulla costa: ok dalla Guardia Costiera

LIVORNO – Continua l'intensa attività di controllo della Guardia Costiera labronica in materia ambientale. Il personale dell'Ufficio Locale marittimo di Marina di Pisa e del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale di Livorno nei giorni scorsi ha sottoposto ad ispezione un depuratore costiero per la verifica della corretta funzionalità dell'impianto a tutela della qualità delle acque costiere. E il risultato conferma che l'impianto funziona correttamente.

L'attività di ispezione è stata condotta con l'ausilio della componente specialistica del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che ha impiegato un Laboratorio Ambientale Mobile (L.A.M.) ed il personale tecnico per l'effettuazione dei campionamenti e delle prime analisi sul posto.

Le successive ulteriori analisi chimico-fisico-biologiche, svolte nel laboratorio del Corpo con sede a Fiumicino, hanno fornito risultati favorevoli e conformi ai limiti



sempre più alta l'attenzione al rispetto dell'ambiente e verso il consolidamento dell'obiettivo imposto dalle direttive europee di assicurare i più alti livelli di classificazione, in base allo stato ecologico, delle acque di balneazione.

La componente specialistica del Corpo, intervenuta in supporto nelle attività di controllo - riferisce ancora a Capitaneria di Livorno - consente di sviluppare ed implementare la capacità operativa dei Comandi marittimi per l'attività di vigilanza ambientale, potendosi avvalere anche del

previsti dalla legge per lo scarico in corpo idrico superficiale, dimostrando l'efficienza dell'impianto.

I positivi riscontri registrati all'esito dei controlli effettuati - fanno sapere dalla Capitaneria di porto labronica - testimoniano la bontà della gestione dell'impianto e sono certamente indicativi di come sia

Laboratorio Analisi Ambientali "cf (cp) Natale De Grazia", già certificato ISO 9001:2008 e per il quale, di recente, Accredia ha rilasciato il certificato che attesta la competenza, l'indipendenza, l'imparzialità del Laboratorio in conformità ai requisiti previsti dalla norma tecnica di riferimento.

NELLO STRATEGICO SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO EUROPEO

Raben Group, bilancio in crescita



MILANO – Nonostante il graduale assestamento alla "nuova normalità", anche nel 2021 la pandemia ha continuato a dettare i termini dell'economia mondiale. Il settore dei trasporti, già messo a dura prova dalla carenza di manodopera e dalla diminuzione della disponibilità di

risorse, oltre che dall'inflazione dilagante e dall'aumento dei costi delle infrastrutture logistiche, ha dovuto fare i conti anche con le riprese economiche disomogenee dei diversi Paesi, con le interruzioni nella catena di approvvigionamento dalla Cina - che hanno avuto con-

seguenze importanti sulle attività e la sopravvivenza delle fabbriche - e con la crescita delle consegne B2C che ha aumentato il traffico sulle strade europee.

Nonostante questo - dice una nota del gruppo - Raben Group ha chiuso il 2021 con ricavi superiori

a 1.5 miliardi di euro. I principali settori serviti dall'azienda sono stati: alimentare (29%) tecnologie di consumo (21%) automobilistico (18%) vendita al dettaglio (12%) prodotti chimici (11%) beni di largo consumo non alimentari (9%).

Nella rete logistica europea, il Road Network ha rappresentato la maggior parte dei servizi forniti (65%), seguito dalla Contract Logistics (12%), FTL (9%), Fresh Logistics (6%), Lead Logistics Provider (3%) e infine Sea & Air (3%).

"Le entrate per il 2021 sono soddisfacenti e possiamo congratularci con noi stessi perché sono il risultato della nostra flessibilità, del portfolio diversificato di clienti e della cooperazione con loro, nonché del progresso tecnologico" - commenta Ewald Raben, ceo di Raben Group -. "Guardando indietro, ritengo che l'anno appena passato non sia stato un periodo in cui abbiamo seguito il flusso; al contrario, è stato un periodo pieno di cambiamenti positivi. Nuove aziende sono entrate in Raben, siamo entrati nel quattordicesimo mercato (Grecia), abbiamo fatto una serie di investimenti e dato il via a molte iniziative di valore nel campo dello sviluppo sostenibile (prestito SLL, PPA per l'energia verde). Era anche il 90° anniversario della nostra azienda. Mentre festeggiavamo, abbiamo deciso di fare qualcosa di buono per lasciare un ricordo di questo evento alle generazioni future - come risultato della votazione svoltasi a coronamento del tour dell'anniversario Eco2Way, stiamo sostenendo un'oasi per la cicogna bianca in Repubblica Ceca."

NELL'ANNO INTERNAZIONALE DEL VETRO

Cristallerie in affanno per il caro energia



SIENA – La risoluzione delle Nazioni Unite (A/RES/75/279) ha riconosciuto il vetro come materiale essenziale e ne ha evidenziato il ruolo scientifico, economico e culturale nel contesto degli obiettivi di sostenibilità 2030 che prevedono un livello di riciclabilità del 90%.

La sostenibilità del vetro, riutilizzabile e riciclabile all'infinito, è dimostrata dai dati: nel 2020 il riciclo del vetro in Italia ha raggiunto il 79% ben al di sopra del target europeo del 75% fissato per il 2030. Ma in un momento così complesso come questo inizio d'anno in cui gli aumenti dell'energia e del gas stanno mettendo in seria difficoltà tutti i comparti industriali "anche nel settore Vetro serve una strategia e un piano di sostegni efficaci, per dare la possibilità a tutti gli operatori coinvolti di operare in serenità e percorrere la strada dell'innovazione". È questo il commento di Roberto Pierucci, amministratore delegato RCR Cristalleria Italiana.

Il percorso verso la sostenibilità, che si traduce in soluzioni capaci di migliorare concretamente la vita di tutti i giorni, in RCR Cristalleria Italiana è iniziato diversi anni fa, con il progressivo contenimento dei consumi ma anche attraverso l'innovazione di prodotto. Luxion

Eco-Crystal glass, è il materiale brevettato ottenuto con un processo che usa soltanto forni elettrici, quindi senza emissioni di fumi o altri agenti inquinanti in atmosfera, fonti rinnovabili (30 mila metri quadrati di fotovoltaico, geotermico, biomasse) e materie prime purissime, per un prodotto di alta qualità, 100% riciclabile.

Tuttavia, la strada verso la continua innovazione potrebbe essere frenata nella sua corsa, dai costi dell'energia e del gas che in questo momento stanno lievitando e che stanno interessando tutta la filiera, con ripercussioni anche sulle realtà più virtuose.

RCR Cristalleria Italiana in questo anno così importante per il settore VETRO ha deciso di aumentare l'utilizzo di energia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili. Gli stabilimenti stanno infatti registrando importanti risultati anche dal punto di vista del contenimento dei consumi. Già da 10 anni è stato raggiunto l'obiettivo Fit for 55 fissato per il 2030. Ma non solo. Negli ultimi 10 anni c'è stato un risparmio del 45% di energia elettrica ogni anno, pari al consumo medio di un paese di 5845 abitanti e il 28% di gas ogni anno, pari al riscaldamento medio di 2586 abitazioni.





NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

CAROLI



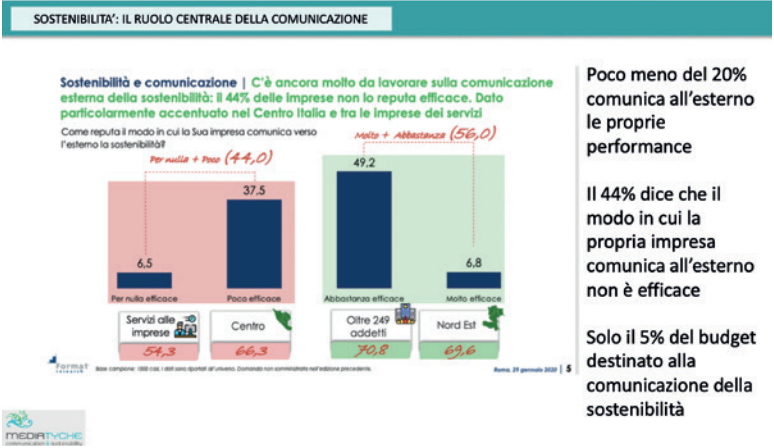
H o t e l s



SUL NUOVO OSSERVATORIO GREENWASHING DI SOS-LOGISTICA

Diventare sostenibili e non a parole

Un approfondito dibattito sulla grande sfida dell’educazione all’ambiente



Nella foto: Percezione di come avviene la comunicazione esterna dell’azienda stessa della propria sostenibilità (da un campione di 1000 aziende - estratto dall’ultimo osservatorio MediaTyche).

MILANO – Molto interesse ha riscontrato la presentazione sul web da SOS LOGistica con i soci LCA Studio Legale e Mediatyche (una società consulenza in comunicazione) sui temi della sostenibilità e del greenwashing con il relativo nuovo osservatorio. L’obiettivo è educare le aziende sull’importanza di diventare sostenibili dalla formazione e redazione del bilancio di sostenibilità. Ma quali operatori lo sono davvero e lo comunicano senza barare?

Al webinar sono intervenuti: Daniele Testi (presidente SOS-LOGistica), Gianluca De Cristofaro e Davide Magnolia (LCA Studio Legale) con la chiusura affidata a Elena Rabaglio (co-founder Mediatyche).

La grande sfida oggi - è stata la premessa - educare le aziende ad un uso appropriato del linguaggio ecosostenibile e responsabile, una necessità sulla quale investire nel medio-lungo termine.

Secondo Gianluca De Cristofaro il titolo del dibattito, “Sostenibilità o greenwashing?”, è dettato dal confine piuttosto labile, non sempre è bianco/nero nel comunicare la sostenibilità: l’area grigia in tal senso è molto ampia. Nonostante l’inizio del processo di comunicazione della sostenibilità non sia recente, molte industrie/aziende sono meno mature. Il tema è molto caldo e si spera - ha

detto ancora De Cristofaro - che con l’intervento delle autorità di regolazione emerga sempre più chiarezza. Il messaggio non è che “è impossibile comunicare la Sostenibilità” bensì “prestare particolare attenzione a comunicare la Sostenibilità”. Sta emergendo la sempre maggiore attenzione che tutti gli operatori (a monte e a valle) e gli stessi consumatori danno a questa tematica.

Un anno fa la Commissione Europea - ha ricordato De Cristofaro - ha effettuato uno screening dei siti web di diversi operatori a livello europeo, esaminando le affermazioni green. Risultato?

42% false o ingannevoli, 37% contenenti formulazioni vaghe e generiche (ad esempio, “rispettoso dell’ambiente”, “verde”, “amico della natura”, “sostenibile”, “a basso impatto ambientale”, etc. ndr) e nel 59% l’operatore non forniva elementi facilmente accessibili a sostegno delle affermazioni.

Riassumendo: i due principi base in ambito di comunicazione sostenibile, che i professionisti devono rispettare sono:

- Presentare dichiarazioni ecologiche in modo chiaro, specifico, accurato e inequivocabile, per non indurre in errore i consumatori;
- Disporre di prove aggiornate a sostegno delle loro dichiarazioni ed essere pronti a fornirle (cd. onore

della prova). L’ingiunzione del Comitato di Controllo 50/2021 ha censurato il messaggio “naturale, vegan, sostenibile” poiché il messaggio non permette in alcun modo di comprendere con chiarezza per quale aspetto del prodotto o dell’attività pubblicizzata si ottenga il beneficio ambientale vantato in termini perentori, il quale resta quindi del tutto generico, e come tale non ammissibile.

• Altro esempio è stata la Giurì 86/2008 con la quale si dichiarava “ingannevole l’affermazione “eco-sostenibile al 100%”: il prodotto pubblicizzato - sebbene il packaging fosse riciclabile - non risultava comunque realizzato in modo pienamente ecosostenibile, poiché nel corso del processo produttivo si realizzava consumo di combustibili e il rilascio di emissioni inquinanti”.

Molto simile la Giurì 15/2014 che afferma che «(...) un prodotto può esser definito ecologico quando ha minore impatto ambientale rispetto agli altri prodotti della propria categoria a parità delle altre prestazioni; ciò si sostanzia nell’essere più sostenibile di altri lungo tutto il proprio ciclo di vita, ad esempio con emissioni inquinanti più basse, con minori consumi di energia, nell’essere di più facile smaltimento, ovvero più agevolmente riciclabile, di minor impatto negativo sulla salute, e così via” .

*

Davide Magnolia ha ricordato che quando si parla di green e sostenibili in ambito shipping & logistica in tali settori si fa subito riferimento ai carburanti, bio e di ultima generazione: ma non è il solo che impatta in ambito di greenwashing.

La supply chain e la cold chain sono settori molto energivori (come ricordava Mario Sommariva in un recente incontro con ENI). Il tema dell’energia insieme al greenwashing diventerà centrale per gli investimenti legati al PNRR, in quanto occorrerà dimostrare i benefici

ambientali di questi investimenti. Importante la presa di posizione della commissione UE che ha pubblicato, recentemente, le linee guida che si concentrano sull’orientamento ambientale. Ancora il greenwashing non ha toccato direttamente il comparto Logistica&Trasporti (le sentenze e le pronunce in Italia sono circoscritte, ndr), ma ci arriverà nel breve periodo.

Daniele Testi: da parte sua ha ricordato che la cultura è alla base ma è difficilmente certificabile, schematizzabile in una tipologia di azienda. Ciascuna società sa come essere sostenibile sulla base dei propri processi, della propria storia, delle proprie attività e del proprio mercato. La correttezza è l’elemento base, come in tutte le operazioni sul mercato.

Elena Rabaglio infine ha sottolineato che il greenwashing può essere legato alla governance, al sociale e all’ambiente; non è solo

A CONFERMA DELLA VECCHIAIA DEL PARCO CIRCOLANTE

Revisioni auto in Toscana

In crescita del 15,5% la spesa registrata l’anno scorso

Spesa per le revisioni auto in Toscana per provincia
Confronto 2021-2020

PROVINCIA	Spesa 2021 (mln di euro)	Spesa 2020 (mln di euro)	Var % 2021 su 2020
PISTOIA	4,7	3,9	20,5%
MASSA-CARRARA	3,4	2,9	17,2%
LUCCA	7,1	6,1	16,4%
GROSSETO	4,3	3,7	16,2%
PISA	7,4	6,4	15,6%
FIRENZE	16,6	14,4	15,3%
AREZZO	6,8	5,9	15,3%
LIVORNO	5,6	4,9	14,3%
SIENA	5,3	4,7	12,8%
PRATO	4,6	4,1	12,2%
TOSCANA	65,7	56,9	15,5%

Fonte: elaborazione Osservatorio Autopromotec su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

BOLOGNA – Nel 2021 in Toscana sono stati spesi 65,7 milioni di euro per effettuare le revisioni auto nelle officine private autorizzate. Al confronto con il 2020, quando la spesa per le revisioni auto in regione era stata di 56,9 milioni, c’è stata una crescita del 15,5%.

La provincia della Toscana che nel 2021 ha registrato la maggiore crescita della spesa rispetto al 2020 è Pistoia (+20,5%), davanti a Massa-Carrara (+17,2%), Lucca (+16,4%) e Grosseto (+16,2%). Questi dati emergono da un’elaborazione dell’Osservatorio Autopromotec

su informazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Di pari passo con la tendenza nazionale, anche in Toscana si è assistito a una netta crescita del numero di revisioni: 953.311 effettuate nel 2021 contro le 851.830 eseguite nel 2020.

Ciò è avvenuto perché nel 2020 molti automobilisti non hanno eseguito la revisione, approfittando delle proroghe delle scadenze previste durante l’emergenza sanitaria. Questa situazione eccezionale ha portato nel 2021 a un numero di revisioni superiore anche a quello del 2019, ultimo anno pre-pandemia. Un ulteriore fattore che ha influito in maniera decisiva sull’aumento della spesa per le revisioni è stata la crescita della tariffa, passata, a partire da novembre scorso, da 45 a 54,95 euro. Per compensare tale aumento è stato creato un sito internet (www.bonusveicolisicuri.it) tramite cui chi ha effettuato la revisione della propria auto dal 1° novembre al 31 dicembre 2021 può richiedere un rimborso di 9,95 euro, una cifra pari all’aumento della tariffa.

Flyr apre la rotta Pisa-Oslo

La nuova compagnia aerea norvegese opererà con un Boeing B737



PISA – La compagnia aerea low cost norvegese Flyr opererà il collegamento tra Pisa e Oslo a partire dal 6 maggio prossimo. La rotta verrà operata con un Boeing B737-800 da 189 posti con una frequenza che arriverà a essere trisettimanale nei mesi di luglio e agosto.

«La nuovissima compagnia aerea Flyr è molto felice di annunciare il nuovo collegamento tra Pisa e Oslo come parte della propria programmazione estiva» - dichiarano i vertici della compagnia Flyr - «Siamo consapevoli che la Toscana rappresenta una destinazione molto ricercata dai nostri passeggeri e non vediamo l’ora, quindi, di poter volare da Oslo verso questa bellissima regione italiana. Siamo pronti all’avvio di una summer in cui offriremo ben 44 rotte verso

38 destinazioni molto conosciute.

Flyr, nella sua cura per la soddisfazione del cliente, dedica molta attenzione all’esperienza di viaggio del passeggero e alla responsabilità nei confronti dei propri collaboratori.

L’esperienza di viaggio con Flyr sarà caratterizzata da un ottimo servizio e da una costante cortesia dall’inizio alla fine».

«Diamo il benvenuto a Flyr, una nuova compagnia aerea operante su Pisa» - sottolinea Toscana Aeroporti. «Dopo due anni di grande difficoltà, annunciare l’arrivo presso i nostri aeroporti di nuovi partner ci riempie di felicità e di fiducia verso una ripresa solida dei collegamenti mondiali. Siamo sicuri che il nuovo collegamento con Oslo e la Norvegia troverà fortuna e si consoliderà nel tempo».

OPERAZIONE METROPOLI DELLA GUARDIA COSTIERA

A Roma e a Milano controlli sul pesce

Sessanta ispettori hanno passato al setaccio rivendite e ristoranti

ROMA – Si è conclusa sabato l’operazione complessa della Guardia Costiera denominata “Metropoli”, una due-giorni di ispezioni e controlli con la finalità principale di garantire la provenienza del prodotto ittico che giunge sui tavoli della ristorazione, a beneficio della qualità offerta ai consumatori.

L’operazione prende il nome dalle grandi città su cui si sono concentrati i controlli: Roma e Milano. Le due principali metropoli italiane nelle quali si attesta il maggior consumo di prodotti ittici, attraverso operatori della ristorazione etnica-orientale che promuovono formule “All you can eat”. Una serie di verifiche volta a contrastare anche il fenomeno che

correla il taglio dei costi alla scarsa qualità del prodotto servito.

L’operazione ha visto impegnati 60 ispettori pesca della Guardia Costiera, organizzati in 10 team su Milano e 10 su Roma, che hanno passato al setaccio la rete della ristorazione attraverso mirati accertamenti: oltre 100 esercizi commerciali verificati, oltre che al Mercato ittico di Milano e al Centro agroalimentare di Guidonia (Roma), i due rispettivi maggiori poli di approvvigionamento nazionale di prodotti ittici.

Con un’azione coordinata dal Centro Controllo Nazionale Pesca del Comando Generale della Guardia Costiera di Roma, i due Centri di Controllo Area Pesca dei comandi



regionali del Lazio e della Liguria, nelle settimane precedenti, hanno svolto sul territorio un’attività di monitoraggio e raccolta informazioni utili per l’individuazione di obiettivi sensibili, pianificando le successive verifiche.

Questi i dati salienti dell’operazione:

Totale dell’operazione Metropoli	
Esercizi commerciali ispezionati	142
Sanzioni amministrative elevate	100
Importo totale sanzioni	€ 155.300,00
prodotto ittico sequestrato	1,8 tonnellate
Dati salienti suddivisi per città	
Milano	
Esercizi commerciali ispezionati	76
Sanzioni amministrative elevate	42
Importo totale sanzioni	€ 63.000,00
prodotto ittico sequestrato	397 tonnellate
Roma	
Esercizi commerciali ispezionati	66
Sanzioni amministrative elevate	58
Importo totale sanzioni	€ 92.300,00
prodotto ittico sequestrato	1396 tonnellate

Su Roma 2 i ristoranti chiusi in collaborazione con le autorità sanitarie per gravi carenze igienico sanitarie.

«Con questa operazione, partita da Roma e Milano, e che proseguirà in altri importanti città italiane - ha dichiarato il capitano di vascello Cosimo Nicastro, portavoce della Guardia Costiera - abbiamo inteso in primo luogo dare una risposta concreta alle aspettative del consumatore di trovare prodotto ittico certificato e sicuro, ripagando la fiducia che egli stesso ripone nell’attività che la Guardia Costiera assicura lungo l’intera filiera ittica per conto del Ministero delle politiche Agricole, Alimentari e forestali e tutelando, nel contempo, tutti gli operatori onesti del settore».

-- ALL'INTERNO --

MSC, nasce “Explora 1”. a pag. 2
Vino italiano, valore aggiunto. a pag. 2
Ortona, accordo AdSP-ZES. a pag. 3
Shipping, Forwarding&Logistics, il programma. a pag. 3
“La vita come una partita”. a pag. 3
Ultrasporti, XI congresso sul tema della dignità. a pag. 4
Livorno hub portuale dell’idrogeno. a pag. 4
Controlli sprint a Livorno con la digitalizzazione. a pag. 4
Gruppo Hera vince. a pag. 4
Porti in rete per i rifiuti navali. a pag. 5
Raben Group, bilancio in crescita. a pag. 5
Depuratore sulla costa: ok dalla Guardia Costiera. a pag. 5
Cristallerie in affanno per il caro energia. a pag. 5
Diventare sostenibili e non a parole. a pag. 6
Flyr apre la rotta Pisa-Oslo. a pag. 6
Revisioni auto in Toscana. a pag. 6
A Roma e a Milano controlli sul pesce. a pag. 6
Vendere la barca sul web. a pag. 7
Sempre più elettrici in barca. a pag. 7
“Grande Trideck” premiato a Miami. a pag. 7
Chieffi allo YCI con B&G. a pag. 7
Spadolini “reinventa” i Magnum. a pag. 7
Onorato Vs Grimaldi sulla crisi Tirrenia. a pag. 8
90.000 camion bloccati. a pag. 8
Le vere armi delle guerre d’oggi. a pag. 9
Sicilia, pro e contro le trivelle. a pag. 9

CON UN SALONE NAUTICO VIRTUALE IL PROSSIMO APRILE

Vendere la barca sul web



MILANO – La rivista “Barche a motore” ha presentato in questo numero l’iniziativa di un salone nautico online sotto l’insegna di Abayachting.com. Si tratta della seconda edizione che avrà luogo, esclusivamente sul web, il 2 e 3 aprile prossimo.

Gli interessati sono invitati a mettere online l’offerta della propria barca da vendere, con foto dettagli oltre alla richiudeste economica. Ecco il “claim” degli organizzatori.

Vendita più veloce: Fino a 70 clienti collegati contemporanea-

mente in diretta sulla tua barca, quindi meno spese di ormeggio, assicurazione, manutenzione.

Clients selezionati: Visitatori che cercano una barca dal nostro database Abayachting (più di 16.000 clienti profilati).

Risponde il proprietario: potrai rispondere in diretta a tutte le domande dei potenziali acquirenti.

Maggiore probabilità di vendita: nella settimana successiva ai video saloni riceviamo in media 5 proposte d’acquisto.

Massima visibilità: campagne

pubblicitarie su tutti i principali portali della nautica italiana.

Unico evento in assoluto: Fino a 32 visite in video-diretta nello stesso weekend da oltre 20 porti diversi in tutta Italia, oltre 2.000 spettatori.

Tecnologia all’avanguardia: 2 postazioni di regia broadcast con 3 moderatori multilingue, 12 inviati con camera stabilizzata, 2 canali Zoom dedicati per la diretta streaming, diretta social su Facebook.

Per maggiori informazioni e verificare la disponibilità: 011 2457841 – E info@abayachting.com.

NELL’AMBITO DEL GIOVEDÌ DEL CLUB A GENOVA

Chieffi allo YCI con B&G

Saranno presentate anche le novità dell’elettronica di navigazione



Nella foto: Tommaso Chieffi al timone.

GENOVA – Voglia di mare, voglia di barche, voglia di avventure: e convissute personalmente, almeno raccontate dai grandi protagonisti. La partnership stretta lo scorso anno tra B&G, il marchio per eccellenza dedicato alla vela, e lo storico Yacht Club Italiano di Genova, prosegue con vento in poppa in numerosi ambiti e attività. Tra i prossimi appuntamenti di questa prima metà del 2022, ci saranno anche momenti dedicati all’interno della prestigiosa sede dello YCI in cui B&G metterà tutta la sua esperienza

a disposizione dei soci del Club.

Primo appuntamento sarà la serata di apertura degli attesi Giovedì del Club che, dopo due anni di stop, accoglierà domani 3 marzo prossimo Tommaso Chieffi per una serata che si preannuncia già molto partecipata. Velista tra i più completi e di talento in Italia e non solo - 27 titoli mondiali in diverse classi, 5 campionati europei e 13 titoli italiani completano il suo palmarès - Chieffi racconterà la sua esperienza da velista e da professionista italiano tra i più forti

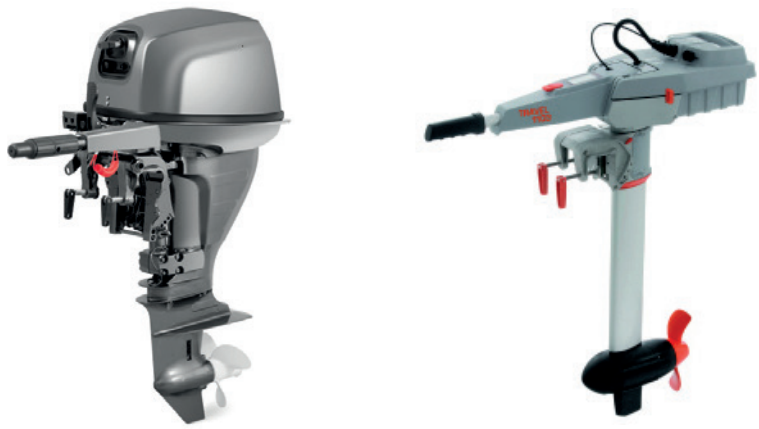
in attività e risponderà alle domande e curiosità dei soci.

Tutta l’expertise di B&G sarà poi messa a disposizione dei Soci del Club anche attraverso la nuova iniziativa di Tech Support Experience, ovvero una serie di incontri dedicati alla tecnologia e strumentazione in cui i tecnici B&G risponderanno a tutte le domande sull’elettronica di bordo aiutando così gli utilizzatori a ottimizzare al massimo le sue potenzialità. Il team, in particolare, sarà composto dal responsabile tecnico B&G Marco Bevilacqua affiancato dal dealer genovese Caim (già famoso allo Yacht Club per aver refittato due delle bellissime barche sociali dello YCI, il Grand Soleil 65 Maxi One yacht Indomabile Pensiero ed Elo II dei Cantieri Galletti) e si metterà a disposizione del Club per quattro giornate a partire da metà aprile.

Questi incontri, che si arricchiranno con nuovi appuntamenti nel tempo - afferma il portavoce del marchio principe dell’elettronica di navigazione - sottolineano pienamente la missione per cui è nata e si è consolidata sempre di più la collaborazione tra B&G e lo YCI: la divulgazione dello sport velico ma anche l’impegno in tante altre attività che hanno a che fare con la navigazione e, ovviamente, l’amore per il mare.

CON LO SVILUPPO DELLE NUOVE BATTERIE LEGGERE

Sempre più elettrici in barca



Nelle foto: Il 15 cv e un mini-auxiliario.

NAPOLI – Il recente Nauticsud e quasi in contemporanea il salone internazionale di Miami hanno ormai benedetto l’ingresso dei motori

fuoribordo elettrici nel mondo delle piccole barche. Oltre al Mercury Avator 100, di prossimo arrivo (e presentato di recente in un nu-

mero del nostro giornale) c’è la Torqeedo, che da oltre un anno ha anche una propria sede in Italia con la distribuzione e l’assistenza diretta, che propone piccoli e medi fuoribordo elettrici di ottima fattura. L’ultimo arrivato è un 15 cv estremamente compatto, che costa poco meno di 2500 euro, con prestazioni davvero interessanti per le piccole barche e i gommoni fino a 4 metri. Ma ci sono anche modelli adatti per la pesca sotto-

CON UNA TOTALE REVISIONE DI DUE ICONICI MODELLI IN DISARMO

Spadolini “reinventa” i Magnum

Tutti i dettagli della rinascita del velocissimo (ai suoi tempi) 63



Nelle foto: Il Magnum 63 com’è e come diventerà.

LAVAGNA – Dalla Thunderboat Row, la leggendaria strada delle

“barche ruggenti” ai mari di tutto il mondo. Magnum Marine è un nome che nella nautica ha lasciato un segno indelebile, tanto che diversi modelli sono diventati oggetti di culto. Tra queste si inseriscono a pieno titolo il Magnum 63 e il Magnum 38. Basti solo pensare che il primo, lanciato nel 1983, era all’epoca la barca più veloce ed efficiente al mondo. Oggi lo studio Spadolini - scrive in un dettagliato servizio “Barche a motore” - si sta occupando di far rinascere un Magnum 63 del 1992 e un Magnum

38 del 1978.

Tommaso Spadolini ha risposto alla richiesta di due armatori per il refitting dei due Magnum. Un’impresa senza dubbio non facile perché quando si interviene su imbarcazioni cult “sbagliare” è relativamente semplice.

“Il Magnum 63 era in un cappannone da molti anni - spiega a “Barche a motore” Tommaso Spadolini - e nell’intervento di restauro si è scelto di rispettare l’originale design Pininfarina. Sono stati così eliminati il voluminoso tientibene prodiero, ricreato un parabrezza più profilato e mantenuto il rollbar che, magari potrà non piacere, ma è caratteristico del modello originario. Nella zona poppiera, a fianco del prendisole, è stato previsto di rimontare i due vetri laterali che hanno anche una funzione di tientibene, oltre a mantenere la passerella centrale a poppa. Totalmente inedita invece la colorazione bianca con due grandi fasce blu chiesta dall’armatore. I motori originali (i Detroit Diesel) verranno sostituiti da due MTU da 2.000 cavalli con due trasmissioni Ameson Drive con eliche di superficie.

Il refitting è in corso presso il cantiere Carm di Lavagna con cui Tommaso Spadolini collabora da anni. Il varo è previsto per metà giugno.

CON IL MASSIMO RICONOSCIMENTO PER L’INNOVAZIONE

“Grande Trideck” premiato a Miami



MIAMI – Ancora una volta è l’Italia della grande nautica, rappresentata dal gruppo Azimut/Benetti, a portare un prestigioso premio alle nostre aziende. A Miami da parte di NMMA e dell’associazione internazionale dei giornalisti nautici BWI è stato conferito l’Award per l’innovazione all’Azimut “Grande Trideck”, sottolineando che il disegno del dock favorisce un nuovo concetto di vita sul mare, con una vera e propria terrazza affacciata a 2 metri dalla superficie marina. I volumi interni generosi - dice il premio - sono contenuti in un tonnellaggio che rimane sotto le 300 GT.

Nella foto: Il “Grande Trideck” Azimut.

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 521931
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

Le vere armi delle guerre d’oggi



Ci scrive lunedì scorso sul web Orsolino Sanna da Olbia una lunga lettera sulla guerra in Ucraina, sottolineando due elementi che cerchiamo di riassumere:

...Ho letto che l’attacco della Russia all’Ucraina, affidato quasi totalmente a reparti celeri su elicotteri e modernissimi carri armati, è stato molto rallentato alle periferie delle città dai difensori, spesso con armi improvvisate (bottiglie incendiarie...).

...Ho sentito alla TV che il vero timore dell’Occidente, oltre ai problemi contingenti del gas legati alle sanzioni, è per una guerra cibernetica con hackers che bloccherebbe di fatto tutto il mondo oggi dipendente da internet...


Caro lettore, sono domande al di sopra delle nostre reali conoscenze. Proviamo a rispondere con il buonsenso. I carri armati russi: sono in gran parte i T-14 “Armata”, da quello che abbiamo visto in TV. Le forniamo qui sotto la scheda tecnica e il totale delle forze meccanizzate russe (da Google).

In quanto agli hackers e alla guerra elettronica, siamo ormai a scenari da “Odissea nello spazio”. Se dovesse davvero finire così avrebbe ragione quel saggio che prevedeva per la prossima guerra il ritorno alla clava e ai sassi, essendo stata spazzata via tutta la civiltà.

Ed ecco la scheda delle armi russe.

T-14 Armata: oltre che un cannone da 125 mm, questo mezzo è dotato anche da 1 Kord (una mitragliatrice di fabbricazione russa) e 1 lanciagranate. Questo carro armato russo è un mezzo molto moderno, è stato presentato nel 2015 e può raggiungere la velocità massima di 90 km/h.

L’esercito della Russia può contare su 2.800 carri armati da combattimento (circa 16.500 di riserva), 5.160 veicoli di combattimento della fanteria (più circa 19.500 di riserva), 6.100 mezzi corazzati di trasporto truppe (più circa 18.000 di riserva), 1.610 mezzi di artiglieria semoventi.



Alla prova

LIVORNO–Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo 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.


Sicilia, pro e contro le trivelle

Da Antonella Leto, rappresentante di un gruppo di siciliani che si chiama “Forum Acqua e beni” riceviamo:

La maggior parte del territorio siciliano in terra e in mare secondo il #MiTE, Ministero per la Transizione Ecologica, è idoneo alla ricerca di idrocarburi e gas. Il ministro Cingolani ha infatti approvato il Piano per la Transizione Energetica Sostenibile delle Aree Idonee (PiTESAI) ignorando totalmente le importanti obiezioni al Piano mosse dalla Commissione Tecnica Specialistica sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che la Regione Siciliana aveva trasmesso.

Anche un bambino comprende che è delirante definire il Piano “per la Transizione Energetica Sostenibile” visto che promuove la ricerca di fonti fossili. Il Governo anziché rilanciare, con forza le energie rinnovabili, che consentirebbero in appena tre anni di arrivare all’autonomia energetica, di affrancarci dalla dipendenza di petrolio e gas e di rispettare gli accordi sul clima, (che così verrebbero irrimediabilmente violati), preferisce restare in balia degli equilibri geopolitici che sulle fonti fossili costruiscono scenari di guerra e destabilizzazione economica. Un piano che rivela una visione neocoloniale della Sicilia, ancora una volta terra di conquista, che non tiene in alcuna considerazione il rischio idrogeologico di un territorio fragile, quello sismico, l’inquinamento delle falde acquifere, la tutela del paesaggio e dei beni culturali, la valorizzare della vocazione turistica ed agricola che deve integrarsi ad un nuovo modello sostenibile ancorato all’economia circolare. Tutto viene mortificato dalla mancanza di visione di futuro. Il Forum siciliano dei movimenti per l’Acqua e i Beni Comuni rivolge al Governo regionale ed a tutte le forze politiche all’ARS un appello ad impugnare in tutte le sedi deputate il PiTESAI, sia in sede amministrativa davanti al Tar Lazio, sia sollevando conflitto d’attribuzione davanti alla Corte Costituzionale perché la materia è regionale; l’obiettivo sia salvaguardare l’ambiente, restituire ai territori ed agli enti locali la possibilità di produrre energie rinnovabili a costi accessibili ed in equilibrio con la necessità inderogabile di ridurre le emissioni climalteranti.

Era scontato che l’impegno preso dal Governo italiano di riaprire l’utilizzo dei carburanti fossili autarchici avrebbe trovato opposizioni dai cosiddetti settori ambientalisti. Il tema è complesso ma è difficile capire quale reale alternativa ci sia oggi in Italia al gas su cui la penisola (e la Sicilia) letteralmente galleggerebbero: a rischio le forniture russe, costosissime come le altre importazioni, eolico e solare sono talmente aleatori per i grandi consumi che si stanno riattivando anche le centrali italiane a carbone. Il realismo è contro ogni forma di NIMBY (not in my backyard). E mai come oggi dobbiamo essere realisti, anche se sognato l’Arcadia.





MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

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

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

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

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Quasi guerra o mezza pace

hanno mai risolto le crisi, anzi le hanno incattivite: ma l'unica alternativa alle sanzioni sarebbero le armi. Morire per Kiev?

Se c'è uno spiraglio di positività in questo dramma, è dall'avvenuta presa di coscienza della nostra dissenzata politica energetica negli anni passati. Come riferisce il presidente di Federpetroli Italia Michele Marsiglia, "Nel discorso alla Camera dei Deputati da parte del presidente del Consiglio Mario Draghi inerente l'Informativa sulla Crisi Ucraina si percepisce una svolta sull'Energia italiana a cui non assistevamo da oltre dieci anni".

"Come Federpetroli Italia - ha detto ancora Marsiglia - percepiamo una volontà questa volta diretta e chiara di cambiamento nell'interesse e nella salvaguardia di un paese come la nostra penisola che, non dovrà più essere fanalino di coda nel mercato e settore energetico internazionale. È ora che tutti gli operatori del settore mettano da parte l'orgoglio, l'unica via per perseguire una strada chiara è quella di sedersi ad un Tavolo per definire con tutti i rappresentanti delle diverse forme energetiche sfruttabili nel nostro Paese, una politica energetica di salvaguardia per l'Italia. Siamo certi che, con la forte politica del Governo e dei ministeri competenti dell'Economia e della Transizione Ecologica, in poco tempo, si possa dare al nostro Paese un contributo di elevata diversificazione strutturale delle risorse energetiche disponibili, per preservare, non solo oggi ma anche in futuro, situazioni di disagio economico e geopolitico a cui la scena internazionale dei prezzi e dei mercati potrà manifestarsi".

"Piena collaborazione da parte della FederPetroli Italia - conclude Marsiglia - al governo Draghi e di altri attori rappresentativi Istituzionali vicini al settore per una Politica

Energetica che anche all'Europa potrà dare un valore aggiunto" in conclusione la nota.

Marittimi e guerra: danni

russi fosse ostacolata.

Il apporto sulla forza lavoro dei marittimi, pubblicato nel 2021 da BIMCO e ICS, riporta che 1,89 milioni di marittimi stanno attualmente operando oltre 74.000 navi nella flotta mercantile globale.

Di questa forza lavoro totale, 198.123 (10,5%) dei marittimi sono russi di cui 71.652 ufficiali e 126.471 sono comuni. L'Ucraina conta 76.442 (4%) marittimi, di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni. Insieme rappresentano il 14,5% della forza lavoro marittima globale.

Lo shipping è attualmente responsabile del movimento di quasi il 90% del commercio globale. I marittimi sono stati in prima linea nella risposta alla pandemia, assicurando che le forniture essenziali di cibo, carburante e medicinali continuino a raggiungere le loro destinazioni.

Per mantenere questo commercio libero, i marittimi devono poter salire e sbarcare liberamente dalle navi (cambio equipaggio) in tutto il mondo. Con i voli cancellati nella regione, questo diventerà sempre più difficile. Anche la capacità di pagare i marittimi deve essere mantenuta tramite i sistemi bancari internazionali.

ICS ha precedentemente avvertito di una carenza di marinai mercantili per equipaggiare navi commerciali se non si interviene per aumentare i numeri, aumentando i rischi per le catene di approvvigionamento globali. Ciò è stato aggravato da restrizioni di viaggio draconiane, causate dalla pandemia, che hanno visto i marittimi non essere in grado di cambiare equipaggio e hanno comportato la permanenza in mare di 100.000 periodi di contratto in mare.

Da una indagine realizzata da ICS emerge che in media a bordo di una nave vi è un mix di almeno tre

nazionalità e talvolta fino a trenta e si parlano almeno tre lingue erano.

Guy Platten, segretario generale della International Chamber of Shipping ha dichiarato: "La sicurezza dei nostri marittimi è la nostra priorità assoluta. Chiediamo a tutte le parti di garantire che i marittimi non diventino il danno collaterale in qualsiasi azione che i governi o altri possano intraprendere".

"I marittimi sono stati in prima linea nel mantenere il flusso commerciale durante la pandemia e speriamo che in questo momento tutte le parti continuino a facilitare il libero passaggio delle merci e di questi lavoratori chiave".

Wizz Air sospende tutti

ulteriori informazioni su wizzair.com o, in alternativa, attraverso il call center della compagnia: 00380 893 202 532."

"La sicurezza e la salute dei nostri passeggeri e del nostro equipaggio - dice la compagnia - rimangono le nostre principali priorità, nella speranza che la situazione in Ucraina torni presto alla normalità."

Matteo Gasparato

legge sugli interporti, che però a quanto pare non sembra una priorità del Governo...

"Invece mi auguro che lo diventi prima possibile. Ricordo che noi lavoriamo in base a una legge di trent'anni fa, nata quando il mondo della logistica era tutta un'altra cosa. Siamo costretti ad operare con norme non solo superate ma a volte anche frustranti, in un quadro burocratico che ci impone costi e tempi inaccettabili, VIA e VAS per ogni passo compiuto, obblighi fiscali pesanti, norme antincendio obsolete. Eppure c'è un disegno di legge-quadro che risponderebbe alle nostre esigenze che giace in commissione governativa da tempo: lo abbiamo più volte sollecitato, oggi è quanto mai necessario ed urgente."

"Non è più eludibile, in sostanza, la riforma legislativa che dovrà

svecchiare l'impianto normativo della Legge 240/90, che istituì gli interporti, che come ho già detto ha ormai superato i trent'anni. All'interno e parallelamente alla riforma trovano spazio una serie di misure fiscali proposte da UIR e che possono essere attuate già nel breve periodo, senza attendere il perfezionamento dell'iter della riforma normativa.

"La bozza legge sugli interporti posso assicurare che trova equilibrio tra gli assetti gestionali privatistici e finalità promiscue: ha l'obiettivo di un ammodernamento delle infrastrutture materiali, con attenzione agli aspetti di fiscalità (Tari e Imu).

Presidente, quali le funzioni e programmi di UIR in campo sia nazionale che internazionale?

"La UIR ha cambiato passo rispetto agli ultimi anni. Oggi con una politica inclusiva comprende la quasi totalità degli interporti italiani. L'obiettivo dichiarato dell'associazione è quello di favorire lo sviluppo dell'intermodalità ed rafforzare il ruolo del network degli interporti.

"Il MIMS con grande sensibilità ha colto questo aspetto, con un bando nel 2021 da circa 50 milioni di euro che la struttura tecnica del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha già ripartito tra gli interporti partecipanti, con una rapidità di tempi mai vista prima. Ed è già in fase di definizione un nuovo bando, rivolto sempre agli interporti, per l'ammodernamento delle attrezzature dei terminal."

"Per i prossimi anni sarà prioritario cercare anche di eliminare, ove possibile, i "colli di bottiglia" infrastrutturali sulla rete ferroviaria che limitano la possibilità di sviluppo delle connessioni Nord-Sud."

L'apertura del sistema interporti, secondo quanto si è letto, è un altro passo importante...

"Vero: e da segnalare che abbiamo sottoscritto un accordo di collaborazione e partnership con l'associazione che rappresenta i Mercati Ortofrutticoli e Centri Agroalimentari italiani (ITALMERCATI): un passaggio di grande rilevanza in quanto si prova a fare squadra tra soggetti che già in parte operano congiuntamente ma che sino ad oggi erano rimasti distanti e spesso divisi. Riguarda le attività a favore dell'internalizzazione e dell'import export, progetti di logistica distri-

butiva e city logistic in grandi Aree metropolitane, nonché lo sviluppo dell'intermodalità in tutta la filiera agroalimentare italiana.

Qual'è ad oggi lo stato dei collegamenti su ferro e su gomma con le grandi reti TEN-T, pandemia permettendo?

"Stiamo lentamente tornando ai livelli di traffico ante covid. Ci sono ampi margini di crescita per il traffico intermodale, specie dai porti e dagli interporti del Sud Italia verso quelli del Nord, sia per favorire una maggiore integrazione con il sistema dei porti italiani. Propedeutico allo sviluppo delle relazioni resta l'ammodernamento della rete ed in questo RFI e il PNRR possono essere determinanti.

"Rispetto alle reti TEN-T gli interporti del Nord Italia, in particolare, giocano un ruolo determinante ed è anche per questo motivo sarebbe opportuno ricomprendere tra quelli core anche gli interporti transfrontalieri che oggi ne sono esclusi.

Oggi per UIR parlano i numeri: l'associazione conta ventitré interporti aderenti, oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini, 50.000 treni arrivati/partiti ed oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di 2 milioni di TEU).

Il "mantra" d'oggi della logistica è la formazione professionale anche nella logistica...

"Come ha dimostrato l'emergenza sanitaria, la logistica si è rivelata fondamentale per il Paese. Ciò ha portato ad accendere un riflettore ancor di più sulle nuove professionalità legate al settore. Fondamentale è la qualificazione professionale ed in questo gli ITS hanno un compito determinante per costruire quel capitale umano indispensabile per la crescita di tutto il settore.

Presidente, come siamo messi in un confronto realistico con gli interporti del resto d'Europa?

"Con i numeri che ho dato prima, pur rilevando che gli interporti sono una peculiarità italiana, possiamo dire che la rete italiana rappresenta un vero fiore all'occhiello per il Paese. Le classifiche esprimono chiaramente questo primato: sei interporti italiani sono stati inseriti nella ultima Top 20 della speciale classifica UE degli interporti, redatta ogni 5 anni dall'associazione

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.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica

SECONDA MANO

europea delle piattaforme logistiche (Europlatform), partner della tedesca DeutscheGVZ Gesellschaft (DGG). Sul podio, al secondo posto, dopo Brema, c'è l'Interporto Quadrante Europa di Verona, già numero uno in Italia per traffico."



Labromare









DIVISIONE TERRESTRE

DIVISIONE MARITTIMA

TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE

TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443

Labromare

LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax 39 0586 - 409748




www.labromare.it

