



LA GAZZETTA MARITTIMA

Anno LIV n. 90

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 20 NOVEMBRE 2021

DURO INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELL'ADSP DELLA SICILIA OCCIDENTALE

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE PINO MUSOLINO

Bonifiche a Trapani, la realtà e le fantasie

In risposta a un documento che ipotizza la violazione di alcune norme, Pasqualino Monti riferisce in dettaglio le procedure adottate - L'utilizzo e i sedimenti di dragaggio e lo studio di valutazione ambientale riferito anche nel sito della Regione



Pasqualino Monti

PALERMO - C'è stata una recentissima dichiarazione di Pasqualino Monti (segue a pagina 8)

Se anche Gretina s'è convertita al nucleare...

LIVORNO - Partiamo da un dato di fatto che non vorremo mai sottoscrivere: la previsione, ufficializzata da Terna Spa - il grande distri-
A.F.
(segue a pagina 8)



Porti di Roma, la corsa al rilancio

Risanamento della situazione economica, specializzazione delle aree per i traffici, il record mondiale delle crociere, e l'obiettivo di nuovi servizi ai territori delle regioni centrali - Il recupero del ruolo di Assoporti

CIVITAVECCHIA - Potrei richiamare il vecchio, ironico detto: stiamo affrontando molti dei problemi pregressi, adesso ci attrezziamo per i miracoli di domani.

Parlare con il presidente dell'AdSP dei porti di Roma, dottor Pino Musolino, è un po' come riferirsi a quel detto. Perché se gestire un sistema portuale italiano è oggi difficile - ci fu chi disse, non troppo tempo fa, che i presidenti dei porti devono avere "la vocazione al martirio" - gestire il sistema dei porti di Roma è tre volte più difficile. Proviamo a fare il punto proprio con lui, il presidente.

Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)



Pino Musolino

ANNUNCIATO IL CONCORSO DI PROGETTAZIONE DEL NUOVO WATERFRONT

Messina riqualfica su Boccetta

La conferenza del presidente Mario Mega e il supporto di "Avventura Urbana"

Bilancio 2022 cento milioni da spendere

MESSINA - Nell'ultima seduta del Comitato di Gestione (segue a pagina 8)

MESSINA - In una conferenza stampa dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha avuto luogo la presentazione del processo partecipativo preliminare al concorso di progettazione "Porto di Messina. Waterfront Boccetta-Annunziata: Progetto di riqualificazione ecologicamente orientato". L'incontro si è svolto nella Sala Riunioni della sede di Messina dell'AdSP dello Stretto. (segue a pagina 8)



Mario Mega

PER UN PROSSIMO FUTURO CHE SAPPIA CONIUGARE TRASPORTI E AMBIENTE

Da Confetra: un paese "Logistics friendly"

Le celebrazioni del 75mo e assemblea pubblica Confetra 2021 - Nicolini: orgogliosi protagonisti da 75 anni della storia economica - Il ministro Giovannini: avviati i provvedimenti per l'accelerazione delle opere, è ora di dedicarsi al "software"



Guido Nicolini

ROMA - Competizione del Paese è stato il tema principale dell'Agorà 2021 di Confetra: logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci

sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale. Su questo punto, nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che - a vario titolo - hanno preso parte alla "due giorni" voluta dal presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. È stato lo stesso presidente, nella sua relazione all'assemblea, a sottolineare quanto, (segue a pagina 8)

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

NAPA conferma programmi e vertice

VENEZIA - Si è tenuta nei giorni scorsi nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale la prima assemblea generale - post Covid-19 - dell'Associazione NAPA (North Adriatic Port Association), che raduna i porti di (segue in ultima pagina)

LIVORNO - La notizia è ufficiale ma da buona fonte: sarebbero almeno due le cordate che si presenteranno entro il 6 dicembre con le loro offerte per la gara relativa alla realizzazione delle opere foranee - in particolare le dighe, ma anche i dragaggi - primo importante step per la Darsena Europa

Bocche cucite a palazzo Rosciano, com'è comprensibile. Ma risulterebbero mobilitate una grande cordata che farebbe capo a Sidra, Sales e Fincosit e una seconda altrettanto importante cordata che farebbe capo a Impresit, più probabilmente un "appoggio" locale.

Entrambe le cordate, se le notizie fossero confermate, metterebbero insieme i più importanti e i più specializzati "players" dei lavori marittimi e portuali del Mediterraneo. Non è nemmeno escluso che la gara possa chiudersi anche con la partecipazione di un terzo gruppo (segue a pagina 8)

PER COINVOLGERE IL TERRITORIO E LE SUE RISORSE

Agostinelli: politica, sveglia!

Il sogno di Gioia Tauro va completato con lo sviluppo a terra del porto



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO - Nel corso dell'evento "Il Porto incontra" organizzato da Fise Uniport a Gioia Tauro, nei locali di MedCenter Container Terminal, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei (segue a pagina 8)

NOSTRA INTERVISTA AD ANDREA MONTI

Sogese e il "real-time"

L'importanza per un'impresa di monitorare e intervenire i propri apparati - Le specializzazioni e la difficile ricerca dei giovani già formati

LIVORNO - Il tema è vasto, e spazia dalla carenza di contenitori a quella ancora più pesante della manodopera qualificata: temi a loro volta che si moltiplicano in sotto-temi come la formazione, la scuola, i sussidi, il rifiuto di molti giovani verso mestieri "pesanti" ma per i quali la domanda è di fatto crescente. Ciò malgrado, ci sono imprese come Sogese della famiglia Monti, che dalla loro sede all'interporto Vespucci di Guasticce, con diramazioni in tutto il mondo dei trasporti, continuano a correre. Facendo fronte alle difficoltà elencate (segue in ultima pagina)



Andrea Monti

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

FERCAM

Logistics & Transport

Clean, smarter logistics.

Traditionally aware of safety, quality and environment

To discover our full range of services, please visit www.fercam.com



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	MSC MARTA	MW147A 28-11 25-11 30-11 Vedi
	MSC NURIA	MW148A 5-12 2-12 7-12 Serv.
	MSC ROSARIA	MW149A 12-12 9-12 14-12 5 9 19 11 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	CAPE SOUND	MC148A 6-12 8-12 3-12
	MSC MAXINE	MC149A 13-12 15-12 10-12
	MSC CARLOTTA	MC150A 20-12 22-12 17-12
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	BLANK SAILING	
	MSC SOFIA PAZ	MA146A 2-12 3-12
	MSC ASYA	MA148A 16-12 17-12
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC CLAUDIA	YY147R 1-12
	MSC CLAUDIA	YY148R 8-12
	MSC CLAUDIA	YY149R 15-12
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	MSC NELA	FJ142E 26-11 Vedi
	MSC FEBRE	FJ144E 2-12 Serv.
	MSC ELOANE	FJ145E 16 5-12 15 19 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it		
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trml), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	MSC JENNY	YM147A 28-11 Vedi
	MSC RIONA	YM148A 5-12 Serv.
	MSC JENNY	YM149A 12-12 16
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	TOKATA	YA148A 2-12 Vedi
	MSC SIGMA F	YA149A 9-12 Serv.
	TOKATA	YA150A 16-12 2 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
MAROCCO - Casablanca.	MSC JENNY	YM147A 27-11 Vedi
	MSC RIONA	YM148A 4-12 Serv.
	MSC JENNY	YM148A 11-12 1 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	MSC ANIELLO	MW147A 28-11 25-11 30-11 Vedi
	MSC NURIA	MW148A 5-12 2-12 7-12 Serv.
	MSC ROSARIA	MW149A 12-12 9-12 14-12 4

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA								CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT			
	MSC MARYLENA	AE146A	23-11	22-11		20-11					HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ASLI	AE147A	30-11	29-11		27-11					
	MSC MARYLENA	AE148A	7-12	6-12		4-12					
	MSC GIANNINA	AC145A					14-11				EVYAP, ISTANBUL, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEMLIK, ALIAGA, PIRAEUS (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	T.B.N.	TBA	27-11			21-11					
	T.B.N.	TBA	4-12			28-11					
	CONSHIP TOP	AA147A	24-11	23-11		22-11					PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI	AA148A	1-12	30-11		29-11					
	MSC NIKOLETA	AA149A	8-12	7-12		6-12					
	MSC MASHA 3	AB147A	28-11	27-11		30-11	4-12				PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL, PORT SAID WEST, ALEXANDRIA (AICT), (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ADRIANA III	AB148A	5-12	4-12		7-12	11-12				
	MSC RHIANNON	AB149A	12-12	11-12		14-12	18-12				
											DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK HOUSTON	145E				24-11					SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HORSBURG	147E				30-11					
	MAERSK HANGZHOU	148E				7-12					
	MSC ALIX 3	AI146A	28-11	27-11	25-11	29-11	1-12				GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ALIX 3	AI1467A	5-12	4-12	2-12	6-12	8-12				
	CONSHIP IVY	AY147R	28-11			26-11	23-11	15-11			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CONSHIP IVY	AY148R	5-12			3-12	30-11	2-12			
	MSC TIA	AS147A	24-11	26-11		30-11					ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC GIOVANNA	AS148A	1-12	3-12		7-12					
	MSC TIA	AS149A	8-12	10-12		14-12					
	MSC RHIANNON	AH147A				23-11					BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC RHIANNON	AH148A				30-11					

AL PROPELLER DELLA SPEZIA E MARINA DI CARRARA

Merlo: luci e ombre della logistica



Nella foto (da dx): Il presidente del Propeller Giorgio Bucchioni e il presidente di Federlogistica Luigi Merlo.

LA SPEZIA – Meeting particolarmente partecipato dagli operatori dei porti della Spezia e di Marina di Carrara al Propeller quello che, a Porto Lotti, ha ospitato Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, presenti il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini e il comandante della Guardia Costiera-Capitaneria di Porto Alessandro Ducci.

Nel presentare il relatore, il presidente del Club Giorgio Bucchioni, ha ricordato i fatti più recenti che riguardano, tra luci e ombre, attualità e futuro sia dei porti sia della logistica. Come la irragionevole insistenza della Unione Europa nel ritenere imprese le autorità di sistema e quindi soggette a imposizione fiscale; come però tra le luci l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri della disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli, il così detto SUDOCO, previsto dal PNRR nell'ambito della riforma sulla competitività

della rete logistica, disciplina che rappresenta una svolta davvero operativa, peraltro anticipata da un anno dalla comunità portuale spezzina, primo e ancora unico caso in Italia; come l'invio alla Spezia da parte del Gruppo Grimaldi della prima nave sulla quale saranno installati gli impianti scrubber essendo stato commissionato il lavoro alla società Jobson Italia.

Giorgio Bucchioni non ha mancato infine di mettere in guardia dalla ideologizzazione della transizione ricordando, tra l'altro, che il New York Time ha cominciato a mettere in dubbio l'eshaustività, per come è coralmemente e semplicisticamente predicata, dell'elettrico applicato alla mobilità.

L'intervento di Luigi Merlo si è aperto con l'inquadramento della riforma Delrio, confutando le voci di parte del cluster marittimo che la ritengono una riforma dimezzata, nel senso che non è stata portata a termine, in quanto, secondo il

relatore, che in allora era consulente dello stesso ministro Delrio, dopo aver lasciato l'incarico di presidente dell'Autorità portuale di Genova, la riforma del 84/94 di Prandini è stata quella della svolta storica che ha trovato applicazione alla Spezia con il primo modello di terminal privato. La riforma Delrio, per Merlo, è stata poi necessaria e fondamentale per introdurre alcuni correttivi che evitassero soprattutto i conflitti di interesse. Ed è vero che è rimasta, non incompleta, ma in parte inapplicata soprattutto sulla governance attraverso la conferenza nazionale di tutti le Autorità di Sistema Portuale.

Merlo è poi tornato a denunciare che per le opere pubbliche, il PNRR non tiene minimamente conto dei cambiamenti climatici e in particolare dell'alzamento del livello del mare calcolato in 35 centimetri tra i venti e i trent'anni e 100 centimetri nei prossimi cento

anni. E ha ricordato lo studio che Federlogistica ha commissionato ad Enea, uno studio per valutare le opere di protezione, le nuove altezze delle banchine e l'entità della sparizione di aree. "Ma - ha osservato - anche se nel PNRR non c'è nulla di tutto questo, non si può fare finta che il lavoro portuale anche da questo punto di vista cambierà. A proposito del quale il richiamo finale è stato esplicito: "Gli operatori devono lavorare su prospettive non sull'oggi. Il che vale anche per la tecnologia che non smette di essere superata".

In conclusione Luigi Merlo ha

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

Con noi il tuo business non ha confini

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

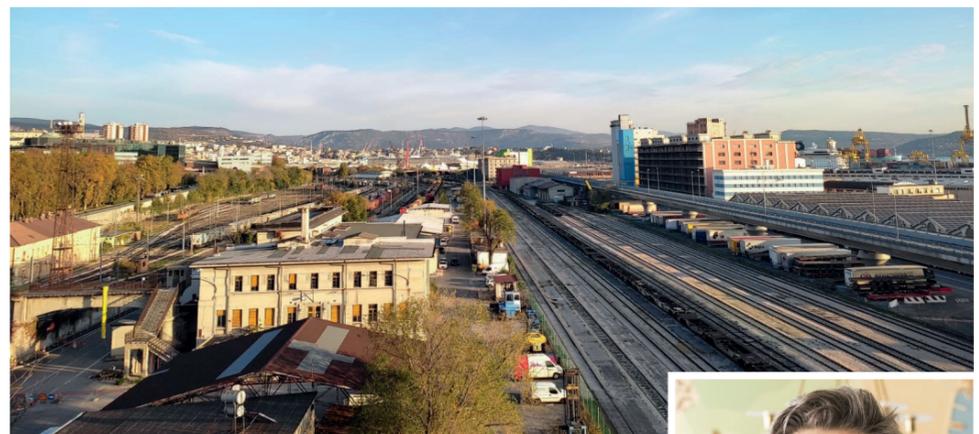
evidenziato la incomprensibile difficoltà di andare ad un coordinamento, al quale si era peraltro pensato, per tenere insieme politiche europee e politiche nazionali,

soprattutto in questa fase del PNRR e delle straordinarie risorse che devono essere impiegate in base a una visione d'insieme del sistema porto-logistico italiano.

L'ADSP TRIESTE HA PUBBLICATO IL BANDO

La gara per potenziare le ferrovie nel porto

Un importo di 20,5 milioni di euro, per gli interventi di prima fase - Il commento di Zeno D'Agostino



Nella foto: Il terminal ferroviario del porto di Trieste.

TRIESTE – È stato pubblicato il bando di gara per la prima fase dei lavori di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria all'interno del porto di Trieste, in attuazione degli accordi previsti nel protocollo del 2019 fra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane). In questa occasione la prima committente e la seconda soggetto tecnico. La gara è stata avviata una volta completata la progettazione definitiva dell'intervento, del valore di oltre 20,5 milioni di euro, finanziati dal mutuo che l'Autorità di Sistema ha contratto con la BEI e dai fondi concessi dal programma CEF con il progetto TriesteRailPort. L'intervento avrà una durata stimata di circa tre anni e mezzo e prevede il completo rifacimento dei binari e degli scambi con una configurazione più funzionale alle necessità degli operatori portuali, nonché l'installazione di sistemi di comando e controllo e di telefonia secondo gli standard di RFI. Sono previste anche modifiche della viabilità interna al porto, per agevolare l'eventuale accesso di



Zeno d'Agostino

mezzi di soccorso, e al binario per la gestione delle merci pericolose. Il tutto consentirà di ridurre i tempi di manovra da e per i terminal, elevando la produttività del sistema portuale e aumentandone ulteriormente la competitività a livello internazionale.

"Anche questo capitolo rientra tra i presupposti per un porto sempre più strategico dal punto di vista ferroviario, e dunque ancora più sostenibile e competitivo. Le opere in questione inoltre costituiscono il vero avvio delle attività integrate al PNRR", commenta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

INCONTRO ISTITUZIONALE IN CAMERA DI COMMERCIO A LIVORNO

L'on. Crippa e lo sviluppo del territorio



Nella foto: Un momento dell'incontro.

LIVORNO – Il presidente Breda ha ricevuto in Camera di Commercio a Livorno l'on. Andrea Crippa, vicesegretario federale della Lega,

in visita istituzionale a Livorno, accompagnato dall'on. Manfredi Potenti e da una delegazione di esponenti territoriali del partito.

La visita è stata l'occasione - dice una nota dell'istituzione - per un proficuo e cordiale confronto sulle problematiche e le possibilità di

sviluppo del territorio. Tanti i temi affrontati: lavoro, infrastrutture - con la Darsena Europa e il Corridoio Tirrenico in primis - semplificazione, turismo, PNRR.

"La Camera di Commercio è da sempre punto di riferimento sul territorio per la imprese - ha dichiarato il presidente Breda - ed è per questo importante avere un'interlocuzione costante con la politica, per cercare insieme soluzioni, rendere il territorio attrattivo per gli investimenti e dare risposte al mondo imprenditoriale".

L'on. Crippa ha ringraziato il presidente Breda per la disponibilità all'incontro ed entrambi hanno auspicato la possibilità di un successivo incontro anche con la Giunta Camerale per un confronto più approfondito.

NERI
 1895

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

TRANSPOTEC
 LOGISTICA
 SALONE DEI TRASPORTI
 E DELLA LOGISTICA

TRACCIAMO NUOVI PERCORSI. INSIEME.
 fieramilano 27 - 30 GENNAIO 2022

f | in | t

transpotec.com

FIERA MILANO



SULLA ROTTA DI SANTA TERESA DI GALLURA

Traghetto bloccato da reti abbandonate



SANTATERESADIGALLURA – Le grandi reti pelagiche abbandonate, o piazzate fraudolentemente in zone proibite, non fanno danni solo alla paura: addirittura riescono a fermare le navi. È successo nel pomeriggio di domenica scorsa: la nave "Moby Bastia" è venuta in contatto con dei residui subacquei

di reti da pesca incautamente abbandonati in mare. Questi residui hanno bloccato il passo dell'elica della nave e, appena il comandante si è reso conto della situazione, ha immediatamente riportato la nave in porto con una manovra perfetta, assicurando la totale sicurezza ai passeggeri a bordo.

In serata tutti i passeggeri sono stati ospitati dalla Compagnia armatrice che ha fornito a tutti vitto e alloggio e li ha riprotetti sulla prima corsa in partenza da Santa Teresa di Gallura in direzione di Bonifacio, dopo che i sommozzatori e i tecnici del RINA intervenuti hanno verificato l'accaduto e provveduto a liberare la nave dai cavi sull'elica, dando il via libera immediato alla ripresa della navigazione.

Moby, da sempre sensibile e in prima linea per il rispetto dell'ambiente e del mare, priorità assoluta della Compagnia, stigmatizza il sempre più frequente abbandono di reti, cavi, plastica e oggetti vari in mare. E invita coloro che hanno incautamente commentato l'accaduto senza sapere di che cosa parlavano, a documentarsi meglio prima di sprecare fiato e inchiostro, soprattutto alla luce di eventi - questi sì realmente pericolosi per la navigazione - accaduti ad altre Compagnie di cui non hanno parlato e scritto.

CON ANALISI SCIENTIFICHE E LOCALIZZAZIONE DELLE SCARICHE

Prevenzione dai fulmini dei siti meteo-sensibili



MILANO – Sarà presentato a breve alla fiera milanese ENLIT da 30 novembre al 2 dicembre. Si tratta di Météorage che gestisce la

rete paneuropea di rilevamento dei fulmini grazie ad una serie di sensori all'avanguardia. Fornisce servizi di supporto decisionale adatti a tutti gli operatori economici sensibili alle condizioni meteorologiche, consentendo loro di mitigare i rischi dovuti ai temporali.

La rete opera continuamente e analizza i cambiamenti nel campo elettromagnetico creato dai fulmini. Le prestazioni di rilevamento sono verificate da campagne di "ground truth", e non hanno eguali: efficienza di rilevamento di tutti gli impatti al suolo, anche di bassa ampiezza, superiore al 98%; distinzione tra scariche cloud-to-ground e intra-cloud superiore al 95%; precisione mediana di localizzazione delle scariche al suolo inferiore a 100 metri.

I servizi di supporto alle decisioni forniti da Météorage sono rivolti a un gran numero di settori di attività: tutti gli operatori di energia (energia elettrica, distribuzione, trasporti, eolico, fotovoltaico, Oil&Gas, ecc...) utilities, siti industriali, agroindustria, aeronautica, porti e aeroporti, trasporti terrestri, edilizia, assicurazioni, campeggi, campi da golf, parchi di divertimento e tutte le attività all'aperto, servizi meteorologici o ambientali... Sono completamente digitali e soddisfano i requisiti molto elevati della norma IEC 62793 International Thunderstorm Warning Systems. Le filiere operative sono ridondate

e presidiate h24, consentendo di garantire livelli di disponibilità prossimi al 100%, ovviamente attesi dai servizi che contribuiscono alla sicurezza delle persone e delle merci.

Il servizio di allerta e visualizzazione in tempo reale fornisce un "early warning" con preavviso fino a un'ora, offrendo un'ottimizzazione personalizzata dei parametri. Anche la correlazione immediata degli incidenti è un'applicazione critica. I servizi di valutazione del rischio statistico del tempo trascorso si basano su un database

storico unico dell'Italia di quasi 20 anni. Nasce dall'acquisizione nel 2020 da parte di Météorage dell'attività del SIRF (Sistema Italiano Rilevamento Fulmini) del Gruppo CESI, operatore storico della rete italiana di rilevamento dei fulmini.

Più recentemente, Météorage ha stabilito una partnership con RadarMétéo, una società privata di servizi meteorologici, che le consente di offrire ai suoi numerosi clienti servizi combinati meteo/fulmini che beneficiano dei dati ad alte prestazioni di Météorage.

L'Italia è il paese europeo più colpito da questi fenomeni meteorologici estremi con ben 245 giorni di temporale e oltre 1,5 milioni di fulmini all'anno, per questa ragione Météorage sviluppa la cultura del rischio e promuove strumenti di prevenzione.

Company profile | Fondata nel 1987, Météorage è pioniere nell'aver creato i primi servizi di informazione sui fulmini derivanti da una rete di rilevamento. L'azienda è molto innovativa e dedica regolarmente più del 10% del suo fatturato alla R&S. Ora è una filiale di Météo France e della finalnense Vaisala, il principale fornitore mondiale di apparecchiature meteorologiche. Météorage è oggi leader mondiale nei servizi di prevenzione del rischio di fulmini contribuendo così alla protezione di migliaia di persone e infrastrutture.

Dal rifiuto al biometano: tre milioni di Smc di gas

Nascerà un impianto di biodigestione anaerobica mediante trattamento della frazione organica verde derivante dalla raccolta differenziata dei rifiuti



BOLOGNA – Formalizzata davanti ad un notaio la vendita da parte di Area Impianti del progetto biodigestione: più di 50 mila tonnellate di rifiuti solidi urbani all'anno in meno nella discarica ferrarese, che approderanno nel nuovo impianto che sarà costruito nei pressi del polo ambientale Crispa. I rifiuti saranno suddivisi in 38.000 t/a di frazione organica e 17.000 t/a di sfalci-ramaglie, che produrranno circa 3,3 milioni di Standard metro cubo di biometano e dal trattamento della frazione verde sarà possibile produrre circa 12.500 ton/anno di compost di qualità.

L'inizio dei lavori è previsto prima della fine dell'anno per concludersi presumibilmente nel 2022.

Si tratta del risultato di un progetto partito nel 2019 che ha visto la divisione Growth Strategy di Areté, società di consulenza, analisi economiche e previsioni nell'agrifood, affiancare Area Impianti s.p.a., società ferrarese che dal 2015 è proprietaria e gestore del polo Crispa di Jolanda di Savoia.

Nella fattispecie il progetto comprende la superficie di 5 ettari di proprietà di Area Impianti, e la realizzazione di un impianto di biodigestione anaerobica, mediante

trattamento della frazione organica verde derivante dalla raccolta differenziata dei rifiuti e del relativo diritto di superficie dell'area. Il progetto è stato aggiudicato al termine di un'asta pubblica dalla società Calabria Maceri e Servizi S.P.A per una cifra oltre i 4 milioni di euro; sarà poi a carico dell'aggiudicatario la costruzione dell'impianto.

"Si tratta dell'ultimo atto di un lungo percorso che ci ha visto assistere Area Impianti fin dal 2019 - dichiara Ludovico Gruppioni, consulente senior della unit Growth Strategy di Areté che ha coordinato il progetto -, con la definizione prima

del progetto di valorizzazione del grande lavoro sviluppato da Area per ottenere l'autorizzazione, e poi accompagnandola in tutte le fasi di realizzazione dell'operazione di cessione, coordinando anche il gruppo di lavoro coinvolto nel progetto. La Business unit di Growth Strategy di Areté nasce proprio per assistere le imprese nell'individuazione di opportunità e nell'affiancamento per coglierle al meglio. Il progetto è stato lungo e sfidante, molti sono stati gli adeguamenti e gli ostacoli che abbiamo dovuto affrontare ma è con soddisfazione che possiamo dire di averlo portato a termine."

www.lorenzini-terminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

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



SAREBBERO QUASI DUEMILA IN TUTTA ITALIA

Per i ponti a rischio terapia a fibre ottiche

Presentati a Genova i dati choc sullo stato delle grandi infrastrutture - Da Bureau Veritas Nexta e Osmos monitoraggio dinamico e algoritmi per abbattere la soglia del rischio



GENOVA—1.900 ponti su 61.000 esistenti in Italia che presentano altissimi rischi strutturali: più del 50% dei ponti che hanno età superiore ai 50 anni contro una media nei paesi del G7 che si attesta fra i 20 e i 30 anni. Nella sola Lombardia 18 ponti, pari al 19%, che hanno un'urgente necessità di riclassificazione e manutenzione straordinaria e altri 113, su un totale di circa 200, che necessitano comunque di verifiche e monitoraggi finalizzati anche in questi casi a interventi di manutenzione straordinaria. Solo 25 su 200 fuori dalla fascia di rischio.

I dati emersi a Genova dal convegno "Uno sguardo oltre il ponte", organizzato da Bureau Veritas Nexta e da Osmos, società del gruppo francese Eren, (sulla base di analisi effettuate dal Politecnico di Milano e del confronto a livello mondiale sui rapporti infrastrutturali nazionali), confermano che le infrastrutture italiane sono il "grande malato" del tessuto economico e sociale del Paese ed evidenziano numeri che attestano un rischio cogente specie per quanto riguarda i ponti.

Non casualmente questo evento si è tenuto a Genova, città che ha subito l'evento più traumatico degli ultimi decenni con il crollo del Ponte Morandi, che ha ricostruito in tempi record il Ponte sul Polcevera e che è oggi una delle aree del Paese più innervate da progetti per nuove infrastrutture.

Il ceo e presidente della holding italiana di Bureau Veritas, Ettore Pollicardo, ha sintetizzato con una frase di Oscar Wilde le motivazioni di questo convegno che non si è posto come una tribuna sul catastrofismo, bensì come "campo base" per intervenire per tempo su infrastrutture obsolete e a rischio: "Se fai finta di essere buono, il mondo ti prende molto seriamente. Se fai finta di essere malvagio - affermava Oscar Wilde - il mondo non ti crede. È sbalorditiva la stupidità dell'ottimismo".

Per Diego D'Amato, ceo e presidente di Bureau Veritas Italia, "la presenza in questo settore è strategica anche in funzione dei programmi inseriti nel PNRR e delle prospettive di intervento massiccio sia sulle

infrastrutture esistenti sia su quelle in fase di progettazione".

A questa stupidità dell'ottimismo, Nexta (Società del gruppo Bureau Veritas, specializzata nei controlli e nelle verifiche sulle infrastrutture) e Osmos (leader nei sistemi di monitoraggio sulle stesse) hanno scelto di contrapporre un pragmatismo totale, lanciando a Genova in anteprima un sistema di monitoraggio dinamico strutturale delle infrastrutture italiane, che, anche sulla base dei carichi di lavoro (ad esempio il transito di mezzi pesanti che sono chiamate a sopportare) consenta di tracciare una mappa del rischio e quindi una mappa delle priorità di intervento sulle infrastrutture italiane.

Le due società alleate in questo progetto rappresentano oggi la più importante concentrazione di competenze e tecnologie nel campo del monitoraggio e delle ispezioni di sicurezza sulle grandi infrastrutture. A Genova oggi hanno presentato il software più innovativo in grado di prevedere il punto di stress e i pesi sopportabili dai grandi viadotti auto-

stradali e più in generale dai ponti. Sistema che si basa sull'installazione di sistemi a fibre ottiche di connessione fra sensori digitali e analogici in grado di trasmettere a un elaboratore centrale (una vera e propria control room) tutti i dati relativi allo stress delle infrastrutture anche in relazione alle caratteristiche e al numero dei veicoli che transitano sopra di esse. Dati che vengono elaborati sulla base di algoritmi specifici inseriti nel software.

"Questa attività di monitoraggio, verifica ed elaborazione della mappa del rischio - secondo quanto evidenziato da Patrice Marc Pelletier, deputy chief executive officer di Osmos - presenta tre vantaggi del tutto innovativi: la facilità di installazione dei sistemi di monitoraggio, il rilievo e la localizzazione dei

danni delle strutture e quindi i tempi di emergenza per un intervento di manutenzione straordinaria".

"Il sistema di sorveglianza - ha precisato Marco Sostaro, managing director di Bureau Veritas Nexta - consente di definire quali decisioni il gestore dell'infrastruttura deve assumere in funzione di specifici parametri derivanti dalle attività di sorveglianza e di monitoraggio, in funzione delle classi di attenzione attuali e tendenziali e della strategicità dell'opera per il tessuto infrastrutturale di cui fa parte".

Emblematico il caso della Lombardia, analizzato in dettaglio dal professor Carlo Castiglioni, del Politecnico di Milano, che ha evidenziato come il patrimonio di ponti della regione sottoposta anche alla maggiore pressione di traffico

CAROLI



Hotels

pesante, rende oggi indispensabile un approccio sistemico, per individuare i punti di rischio, i tempi di emergenza e le contromisure da adottare.

Console USA a Gioia Tauro



Nella foto: Il console Avery con Agostinelli, Testi e il comandante Zagarola.

GIOIA TAURO - Il console generale degli Stati Uniti d'America a Napoli Mary Avery ha fatto visita all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. Il presidente Andrea Agostinelli ha fatto gli onori di casa e ha illustrato le peculiarità dello scalo, primo porto italiano di transhipment all'interno dei circuiti internazionali del Mediterraneo.

"Si tratta - ha detto Agostinelli - di un porto importante per lo svilup-

po economico della Calabria e del Mezzogiorno. A tale proposito, e al fine di migliorare e sostenere il suo ulteriore sviluppo, siamo impegnati in un'importante programmazione infrastrutturale, articolata in diverse attività. Tra queste, di strategica rilevanza è il gateway ferroviario, un'opera pubblica realizzata e collaudata in quattro anni, posta al servizio dell'ulteriore crescita del nostro porto via terra".

Agostinelli si è soffermato

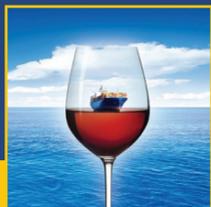
anche sull'ampio retroporto (370 ettari) di cui gode lo scalo e sulla istituzione della Zona Economica Speciale con l'obiettivo di illustrare al console generale Mary Avery le opportunità di investimento offerte in questa area ad aziende nazionali ed internazionali.

Dal canto suo il console generale Mary Avery ha dichiarato "Sono grata al presidente Agostinelli per l'accoglienza e la visita all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, fiore all'occhiello della Calabria e dell'intero sistema portuale italiano: ho appreso con piacere che è stato l'unico porto in tutto il Paese ad avere avuto una crescita del 26% nel corso del 2020, nonostante la pandemia di Covid-19. Un segnale incoraggiante per la ripresa economica del Sud Italia".

L'incontro si è concluso con una visita all'interno dello scalo, per far conoscere da vicino l'infrastruttura portuale nella sua imponenza. Alla riunione hanno preso parte anche il comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro Vincenzo Zagarola e l'amministratore delegato della MCT Antonio Testi.



Vintage 2020: 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.

GORI
Wine and spirits logistics

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

CON LA DEFINIZIONE DI NUOVI BACINI DEDICATI AI 13 CIRCOLI NAUTICI

Porto Mediceo: definita l'intesa per ricollocare le barche



Nella foto: L'incontro con i circoli a Palazzo Rosciano.

LIVORNO – Se n'è parlato per più di dieci anni, con corsi e ricorsi, pause e minacce di rivolta. Ma come ha scritto nei giorni scorsi l'AdSP, la soluzione sembra avviata. È stata finalmente definita, infatti, l'intesa per la coesistenza tra il nascente porto turistico del gruppo Azimut/Benetti e la compagine della nautica residenziale livornese. Che troverà inizialmente posto all'interno degli specchi acquei della Darsena Nuova, del Bacino Piccolo e del Porto Mediceo.

Dopo mesi di riunioni serrate - ha scritto l'AdSP - coordinate dalla direzione demaniale dell'AdSP, si è ha posto fine a una vicenda amministrativa di 14 anni con corsi e ricorsi, scontri e proposte alternative qualche volta irrealizzabili, come l'idea di mandare le barche sulla banchina 75 dietro il bacino di carenaggio. In

base all'intesa saranno assegnati ai 13 circoli del mediceo 438 posti barca in darsena nuova, nell'ex bacino di carenaggio piccolo che si affaccia sul ponte dei francesi, oltre a ulteriori 28 posti barca nel porto mediceo per imbarcazioni con dimensioni non superiori a 10 metri, le quali godranno di tariffe agevolate per i successivi sette anni dalla consegna.

PAM si occuperà della gestione del rapporto concessorio con l'AdSP, del pagamento del canone demaniale e della gestione dei rapporti con le pubbliche amministrazioni. Provvederà inoltre a fornire diversi servizi tecnici, tra i quali l'illuminazione degli spazi comuni, la fornitura dell'energia elettrica e dell'acqua potabile.

I circoli provvederanno invece alla manutenzione ordinaria dei

pontili, degli impianti di distribuzione dei servizi idrici ed elettrici e dei relativi erogatori. Si occuperanno inoltre della pulizia dei pontili, delle banchine e degli specchi acquei e della corretta raccolta dei rifiuti. Il risultato raggiunto dovrebbe anche comportare la cessazione delle schermaglie giudiziarie sviluppatesi sul tema, creando così i presupposti per concentrarsi - con rinnovata positività e condivisione d'intenti - sullo sviluppo della soluzione definitiva alla questione, ancora ad oggi individuata nella progettualità riguardante l'approdo della Bellana.

Il presidente Luciano Guerrieri e il segretario generale, Matteo Paroli, hanno espresso la massima soddisfazione per il risultato raggiunto grazie al buon senso di tutte le parti coinvolte.

Il Club Nautico Versilia gemellato a Marevivo

Dopo aver sottoscritto la Charta Smeralda nel 2018, il Club conferma il suo impegno per l'ecosistema mare



Rosalba Giugni



Marco Brusco



VIAREGGIO – Per il Club Nautico Versilia aver fatto parte del ristretto numero di associazioni (una cinquantina in tutto) che, a Milano, nel gennaio 2018, avevano sottoscritto la Charta Smeralda - il codice etico promulgato dallo Yacht Club Costa Smeralda e dalla la Fondazione One Ocean per condividere principi e azioni a tutela dei mari - era stata sicuramente una grande soddisfazione. Il sodalizio viareggino ha voluto ribadire anche quest'anno il suo impegno nella salvaguardia del mare e dell'ambiente, aderendo con piacere alla proposta di gemellaggio ricevuta da Marevivo, l'associazione ambientalista onlus di Roma che da oltre 35 anni è impegnata a livello nazionale e territoriale nella tutela

e valorizzazione del mare e del suo ecosistema.

“Siamo certi che questo gemellaggio costituisca un utile strumento di collaborazione fra le nostre realtà con l'obiettivo di sensibilizzare ed aumentare la consapevolezza delle persone sull'importanza che l'ambiente marino ha per la vita dell'uomo, nonché per condividere valori e scambi di esperienze e relazioni” ha spiegato il presidente dell'associazione Marevivo, Rosalba Giugni.

“I programmi e gli obiettivi di Marevivo di Roma sono perfettamente in linea con quelli del nostro sodalizio che è onorato di poter annoverare tra gli accordi di reciprocità il gemellaggio con questa illustre Associazione e di consentire il recapito amministrati-

vo alla loro costituenda Delegazione Regionale Toscana presso il Club Nautico Versilia - ha commentato il vice presidente del CNV, ammiraglio Marco Brusco - Auspicio che questo accordo possa dare vita a iniziative congiunte volte alla promozione della cultura del mare e dei temi connessi alla salvaguardia dell'ambiente marino fra i nostri Soci ed in particolare fra i giovani della nostra Scuola Vela Valentin Mankin e fra gli alunni dell'Istituto Tecnico Nautico Artiglio ai quali destiniamo la borsa di Studio intitolata a Maurizio e Bertani Benetti, perché mai come in questo periodo dobbiamo prestare la massima attenzione al rispetto dell'ecosistema e alla difesa di un patrimonio così prezioso come il mare.”

DALLA SEDUTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

The Italian Sea Group: ottimi nove mesi 2021

Aumento significativo dei ricavi (+74%) e raddoppio dell'EBITDA rispetto al medesimo periodo del 2020



Giovanni Costantino

MARINA DI CARRARA – Il CDA dell'Italian Sea Group, marchio ormai lanciatissimo nel settore della nautica di lusso, ha approvato le informazioni finanziarie selezionate dei primi nove mesi 2021 rispetto al medesimo periodo del 2020. Eccone la sintesi:

- Ricavi totali: 127,8 milioni di Euro rispetto a 73,5 milioni di Euro (+73,9%);
- EBITDA: 17,4 milioni di Euro rispetto a 8,7 milioni di Euro (+99,7%), con un'incidenza sui Ricavi totali pari al 13,6% rispetto all'11,8%;
- Backlog: Gross backlog pari a 654,3 milioni di Euro e Net backlog pari a 443,3 milioni di Euro;
- Posizione Finanziaria Netta: positiva per 3,9 milioni di Euro in miglioramento rispetto a un indebitamento finanziario netto pari a 10,7 milioni di Euro al 30 settembre 2020 e a un indebitamento finanziario netto pari a 8,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2020;
- Investimenti: 20,1 milioni di Euro nei primi nove mesi 2021, di cui 9,1 milioni di Euro nel terzo trimestre

2021, più che triplicati rispetto ai 6,7 milioni di Euro realizzati nei primi nove mesi 2020 (+201,6%), per effetto dell'esecuzione, nel rispetto dei tempi previsti, del piano di investimenti denominato "TISG 4.0", che porterà ad un significativo aumento della capacità produttiva (+40%) entro la fine del 2022.

“I risultati dei primi nove mesi del 2021 confermano una solida e stabile crescita, rafforzando il nostro posizionamento nel settore della nautica di lusso e, in particolare, nel segmento dei mega-yacht sino a 140 metri. - commenta Giovanni Costantino, founder & ceo di The Italian Sea Group - “Con un importante incremento dei ricavi totali ed un raddoppio dell'EBITDA rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, che ci permettono di confermare quanto indicato al mercato durante il processo di IPO.

Tutto questo rafforza le nostre previsioni riguardanti la guidance per la fine dell'esercizio del 2021, con ricavi di 170 milioni di Euro ed un EBITDA di 26 milioni di Euro, collocandoci nella parte più alta della forchetta di valori indicata.

L'andamento positivo è supportato dagli importanti investimenti - continua Costantino - che stiamo realizzando all'interno della nostra sede in Marina di Carrara, finalizzati all'ampliamento della capacità produttiva del cantiere: in tal senso, continuano nel rispetto dell'originaria tempistica le attività del piano "TISG 4.0", ormai complete per i due terzi.

Proseguiamo a lavorare a ritmi serrati per guidare la crescita in un'ottica di creazione di valore per i nostri clienti e per i nostri azionisti, attenti alla sostenibilità ambientale e all'innovazione continua.”

NELL'AMBITO DI METSTRADE 2021 AD AMSTERDAM

La collettiva di Confindustria Nautica



Nella foto: L'ambasciatore con la delegazione italiana.

AMSTERDAM – Il salone METSTRADE dedicato agli operatori del settore della componentistica e degli accessori per la nautica da diporto, ospita da martedì anche le aziende italiane presenti nell'ambito della collettiva organizzata da Confindustria Nautica in collaborazione con ICE Agenzia. La collettiva ha anche ricevuto la visita ufficiale

dell'ambasciatore d'Italia nei Paesi Bassi, Giorgio Novello e del presidente di ICE Bruxelles Luigi Ferrelli accompagnato da una sua delegazione.

In occasione della visita, l'ambasciatore Novello ha dichiarato: “Il Metstrade si conferma tra le fiere più importanti del settore e l'altissima visibilità delle aziende italiane è

anche frutto di un ottimo gioco di squadra tra istituzioni, associazioni e imprese”.

“Anche quest'anno - ha proseguito l'ambasciatore, - si è rivelata un'idea vincente il Padiglione Italiarealizzato in collaborazione tra Confindustria Nautica e ICE Agenzia. Le aziende presenti infatti, mettono in mostra specificità italiane tra le quali ricerca

e sviluppo, attenzione all'ambiente, eccellenza delle reti di fornitori e propensione all'export visibile anche nella fase di forte rilancio dell'Italia nei Paesi Bassi che si sta vivendo. La nautica, proprio per la completezza degli aspetti che presenta, è un eccellente strumento di promozione del Made in Italy con conseguenze molto positive e dirette per l'intero comparto economico”.

Mercoledì nell'ambito dell'edizione 2021 dei prestigiosi Boat Builder Awards gestiti congiuntamente da IBI e METSTRADE, Confindustria Nautica è stata per la quinta edizione consecutiva, sponsor del premio Environmental Initiative, destinato alla sostenibilità, tema prioritario per l'Associazione Nazionale di Categoria.

Il ruolo di primo piano di Confindustria Nautica nel panorama della rappresentanza internazionale è stato confermato, inoltre, dalla partecipazione a numerosi Working Groups di ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations - quali Market Intelligence Taskforce, Technical Committee, Superyacht Division, Exporters Committee e Combined meeting, l'Assemblea Generale di ICOMIA.

Come già pubblicato causa le restrizioni della pandemia la partecipazione delle imprese nautiche italiane si è ridotta rispetto alle prenotazioni, ma ha avuto ugualmente successo.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Agostinelli: politica

Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, dopo aver sottolineato i punti di forza dello scalo di Gioia Tauro, ha detto: "Qui c'è un pezzo dello Stato che ancora riesce a progettare, a realizzare e a sognare, in una cornice di legalità. Ora l'alternativa è della politica, quella regionale e soprattutto quella nazionale, se condividere il nostro sogno, con uno sforzo chirurgico e definitivo, per completare lo sviluppo a terra del nostro porto, oppure lasciare Gioia Tauro così com'è, con i suoi 3 milioni di contenitori annui, primato nazionale, occupazione bene o male salvaguardata, ma nessuno sviluppo del retroporto, nessun beneficio per la Calabria e per il Sud".

Agostinelli ha quindi percorso i passi che, negli ultimi anni, hanno riportato lo scalo ai vertici internazionali del transhipment "Questo è un porto nuovo dai fondali abissali - ha aggiunto - che curiamo in modo maniacale. Non a caso, le navi porta containers più grandi del mondo ormeggiano qui e in nessun altro porto in Italia. Qui abbiamo le infrastrutture più moderne, un armatore, che è anche terminalista, che sta investendo 210 milioni di euro, anche con il contributo di questa Autorità di Sistema Portuale, e che tutti gli altri porti ci invidiano e corteggiano.

Abbiamo realizzato in questi anni infrastrutture modernissime, il viadotto De Maria e il gateway ferroviario che il porto aspettava da 30 anni, una delle pochissime opere strategiche nazionali del Sud arrivata dalla progettazione alla bollinatura della Corte dei Conti. E poi un bacino di carenaggio per il quale sono pronte le risorse e che fino a 4 anni fa appariva un miraggio visionario e che oggi sta diventando realtà.

Ne siamo orgogliosi. In questo contesto, che è quello della Calabria più profonda e nel pieno dell'emergenza pandemica, maestranze portuali e terminalista hanno realizzato nel 2020 uno stupefacente +26% dei traffici, che si contrappone alla flessione a doppia cifra di tutti gli altri porti del pianeta. Noi siamo orgogliosi anche delle nostre maestranze e del nostro terminal".

"E poi c'è il resto del mondo - ha continuato Agostinelli - c'è la "questione meridionale" che vede questa meraviglia portuale godere del più ampio retroporto nazionale ampio 370 ettari, gode di strade, autostrade, ferrovia, per non dire di un aeroporto internazionale a 60 km di distanza. Abbiamo il sogno visionario di farlo diventare il volano economico di una intera regione, se non dell'intero Meridione, abbiamo il sogno visionario di un collegamento via ferro con gli interporti campani e pugliesi, magari via Corigliano, nonostante una Zona Economica Speciale che non decolla, una "alta capacità ferroviaria" ad oggi inesistente, e questo è l'obiettivo che il PNRR deve raggiungere, non dimenticando che il problema della Regione si chiama alta velocità.

E poi c'è una cultura portuale qui del tutto mancante. Siamo un porto giovanissimo, senza storia, senza cultura marinara, senza la coscienza diffusa di essere un grande porto Mediterraneo. Ne parliamo ogni giorno con le organizzazioni sindacali, con le università, con la società civile, con la politica.

Qualcosa sta cambiando. Cinque anni fa i giornali titolavano che il porto di Gioia Tauro era il porto della cocaina. Oggi, proprio oggi, questo è il titolo di rilievo che ci riconosce Affari e Finanza "Gioia Tauro, un porto da record per rilanciare la Calabria e il Sud". E infine c'è la Ndrangheta, il convitato di pietra di ogni discussione sui problemi calabresi. Abbiamo qui le Istituzioni, le migliori Forze dell'Ordine e di Polizia, la migliore magistratura per combattere questa piaga mentre noi facciamo ogni sforzo per tenerla fuori dal porto, con indagini capillari su ogni appalto e sub appalto".

Messina riqualfica

Il presidente dell'AdSP Mario Mega ha riferito che "Avventura Urbana" è una società di Torino specializzata coinvolta nell'attività di comunicazione di questa fase preliminare che porterà il concorso

di progettazione per l'area che va dal torrente Bocchetta (dove termina il porto operativo) al torrente Annunziata nel porto di Messina.

"Quando nel 2020 abbiamo approvato il POT - ha detto il presidente - per quanto riguardava l'area della Fiera (un'area che era già stata oggetto di interventi, di iniziative negli anni precedenti da parte dell'AdSP senza che fosse raggiunto l'obiettivo della valorizzazione complessiva) avevamo concordato che la riqualficazione dell'area si sarebbe dovuta effettuare all'interno di una riqualficazione complessiva urbana e sviluppo delle funzioni portuali.

"Il percorso doveva essere e sarà quello di un concorso di progettazione che ha necessità di un Documento Tecnico Preliminare che consenta ai progettisti e ai tecnici di esprimere al meglio le loro idee, andando però a restituire quelle funzioni prioritarie che saranno state individuate per la stazione appaltante (AdSP dello Stretto). La novità è come ci arriveremo.

"Dal pdv tecnico - ha detto ancora Mario Mega - ci assisterà l'Università di Messina, oggi rappresentata dalla professoressa Marina Arena e il suo gruppo di ricerca; una parte delle attività saranno condotte dalla società Avventura Urbana, una parte che, dopo aver presentato il punto di partenza, sarà di confronto con le Istituzioni, con gli operatori le forze sociali, politiche, i singoli cittadini per vedere quali sono le eventuali ed ulteriori iniziative ed esigenze.

"Per procedere nella più ampia tranquillità e partendo da una base normativa coerente è stato necessario portare avanti un lavoro sul PRP che, quando è stato approvato nel 2019, si portava dietro tutta una serie di lavori e prescrizioni da parte degli enti che erano intervenuti e che in qualche modo incidono sulla parte grafica del Piano. Per questo abbiamo dato incarico allo studio dell'ingegner Cavallaro di predisporre i nuovi atti tecnici progettuali in ottemperanza a tutte le prescrizioni proposte. Questa attività è terminata qualche settimana fa. I nuovi elaborati sono stati inviati a tutti gli enti che vi hanno partecipato e contemporaneamente resi disponibili sul ns. sito istituzionale nella sezione "Porti" >> "Porto di Messina".

"Un'altra novità è il passo verso la piena digitalizzazione dell'ente - ha concluso il presidente - che abbiamo avviato e intendiamo portare a termine, portando ad esempio questi dati nella piattaforma WEBGIS che l'ingegner Cavallaro ci presenterà e che è attualmente disponibile sempre sulla nostra pagina istituzionale così da consentire la navigazione all'interno del PRP di Messina e farsi un'idea di quelle che sono le previsioni di questo strumento di pianificazione."

Bilancio 2022 cento milioni

dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è stato approvato all'unanimità il bilancio di previsione per l'anno 2022 dopo che anche l'organismo di partenariato aveva concesso nella seduta del 9 novembre il consenso previsto dalla legge.

L'importante strumento finanziario consentirà all'Ente - riferisce l'AdSP - di continuare a realizzare le strategie delineate nel POT 2020/2022 e la programmazione di interventi infrastrutturali per i Porti dello Stretto contenuta nel Piano triennale delle opere pubbliche 2022/2024 anch'esso approvato all'unanimità.

Sono previsti complessivamente 45 interventi sui porti del sistema, per una spesa complessiva di quasi 300 milioni di euro dei quali 254 milioni a carico del bilancio dell'Ente ed il resto a carico dei privati con gli interventi di PPP che saranno avviati nell'ambito del Fondo complementare del PNRR per l'elettrificazione delle banchine e per il deposito costiero di GNL.

La quota dei finanziamenti già disponibili è aumentata, rispetto allo scorso anno, di quasi 100 milioni di euro raggiungendo circa il 90% delle previsioni di spesa complessive. Scende di conseguenza la quota dell'avanzo di amministrazione dedicato alla realizzazione di opere infrastrutturali che resta confermata in 67,5 milioni di euro.

Cifre, tutte queste, che fanno ben comprendere l'intensa attività di programmazione sviluppata dall'AdSP

dello Stretto nell'ultimo anno e l'attenzione del Governo nazionale e del Parlamento allo sviluppo infrastrutturale dei Porti dello Stretto. Molti degli interventi programmati sono già in fase di attuazione o con le progettazioni avviate con l'obiettivo di portarne i principali in appalto nei prossimi due anni con una rilevante ricaduta economica sui territori delle provincie di Messina e di Reggio Calabria.

Entrando nel dettaglio delle previsioni del bilancio si prevede che le entrate al 31/12/2022 ammontano ad 16,2 milioni di euro, senza aumento delle tariffe a carico di utenti e concessionari, che saranno interamente impiegate a copertura sia delle spese correnti che di quelle in conto capitale. Più precisamente il 42,06% di tali somme è riservato alla copertura delle spese di funzionamento, il 32,51% alla copertura delle spese per interventi diversi e il restante 25,42% viene interamente destinato alla copertura delle spese in conto capitale, quelle cioè finalizzate alla realizzazione di infrastrutture e progetti.

Il bilancio di previsione 2022 ha inoltre previsto un incremento degli oneri del personale in vista delle assunzioni che l'Ente ha in programma di fare, vista l'esigenza di adeguare la dotazione organica dalle attuali 32 unità, di cui solo 27 in servizio, a 65 unità. Il costo esposto in bilancio per l'anno 2022 è già il complessivo a regime ancorché si preveda di procedere con le assunzioni in maniera distribuita nel prossimo triennio. Nel corso dei prossimi tre anni pertanto l'Autorità si appresta a bandire selezioni pubbliche per l'assunzione di ben 38 unità di personale, di cui le prime 5 con bandi pubblicati già nei prossimi giorni, offrendo opportunità di occupazione stabile di cui non sfugge l'importanza in territori da sempre in sofferenza.

Dopo l'approvazione del bilancio 2022 il presidente Mega ha espresso così la sua soddisfazione: "La fase di start-up dell'Ente si è caratterizzata da una intensa attività di programmazione che ha consentito di calibrare l'azione amministrativa alle strategie fissate dal POT 2020/2022 e di proporre a finanziamento una serie di interventi aderenti ai piani di sviluppo concordati con gli Enti locali che hanno competenza sui Porti dello Stretto. Ora che le risorse sono in gran parte disponibili è possibile dedicarsi alla produzione delle progettazioni ed avviare le procedure autorizzative per poter passare alla fase esecutiva. Speriamo che presto tutto questo lavoro si concretizzi in nuovi cantieri aperti per aumentare sia la qualità dei servizi offerti ai passeggeri che per migliorare le condizioni di lavoro di operatori e concessionari così come immaginato sin dal momento della costituzione dell'AdSP". Inoltre: "Ringrazio i componenti del Comitato di Gestione che mi stanno supportando con grande determinazione fornendo un contributo di idee spesso determinante nelle scelte dell'Ente. Analogo ringraziamento va al personale dipendente che, pur ancora a ranghi ridotti, si sta facendo carico di tutte le nuove competenze in carico all'AdSP assicurando, con impegno e professionalità, quella collaborazione indispensabile per supportare l'azione di indirizzo degli Organi di amministrazione. Sono certo che la nuova organizzazione degli uffici che sarà attuata nei prossimi mesi consentirà di valorizzare molte delle professionalità esistenti mettendo le basi per la creazione di un Ente sempre più pronto a rispondere con efficacia alle esigenze dei nostri porti e dei loro utenti".

Bonifiche a Trapani

Monti, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale su notizie infondate apparse, sotto forma di un intervento di alcune associazioni locali, sulla stampa siciliana in merito agli interventi dell'AdSP a Trapani. Abbiamo chiesto al presidente, che è noto per parlare con estrema franchezza, di tornare sul tema.

"È il momento fare chiarezza, una volta per tutte, su un argomento importato che vale il futuro del porto di Trapani" - ribadisce Pasqualino Monti - "Basta notizie false, basta bugie: dobbiamo rappresentare la verità dei fatti per rispondere ad attacchi che si susseguono e che a noi, soliti ragionare in assoluta

buona fede, appaiono strumentali. L'ultima nota pubblicata da certa stampa riporta sciocchezze facilmente oppugnabili; inoltre, come amministrazione, siamo stati sempre trasparenti e disponibili al dialogo con chiunque e in ogni frangente, sempre pronti e attenti a rispondere a qualunque domanda. A patto, ovviamente, che ci venga posta. Invece, come in questo caso, si è pensato bene di diffondere un messaggio senza prima informarsi e senza chiedere un confronto per accertare che le tesi dichiarate corrispondessero alla realtà dei fatti. Questo per me non è rendere un servizio alla comunità ma è fare terrorismo comunicativo. Vuol dire insinuare nella città e nei territori limitrofi - tutti luoghi che si nutrono di turismo - sospetti attorno a pseudo notizie totalmente false che possono sollevare reazioni e malcontento se non si rimette in primo piano la verità. Dopo tutto il lavoro svolto in questi anni per riqualficare i nostri porti, mai commetteremo errori tanto insensati. La nostra storia e il nostro operato parlano per noi".

Il progetto di cui si è straparlatto - sottolineano gli uffici tecnici dell'AdSP - concretizza la bonifica degli attuali fondali, oggi inquinati, nel rispetto di tutte le vigenti norme. È, dunque, falsa l'affermazione che verranno sversati rifiuti contaminati in mare, in una zona vicina alle riserve di Monte Cofano e ai siti protetti di San Vito Lo Capo: si prevede, ai sensi di legge, lo sversamento in mare dei soli sedimenti non contaminati, e cioè di quei sedimenti che costituiscono risorse del mare e che debbono appartenere al mare, in quanto hanno caratteristiche fisico-chimiche idonee a tale scopo. Da evidenziare, inoltre, che la scelta del sito di sversamento è stata fatta sulla base di una rigida procedura di valutazione e confronto che ha visto coinvolti professionisti e specialisti in materia e l'Università Kore, che ha individuato l'area in oggetto sulla base di approfonditi studi condotti, passando da uno specifico studio idraulico marittimo alla caratterizzazione del sito di immersione da parte di una società specializzata. L'individuazione del sito è stata validata dall'analisi di tutte le possibili soluzioni alternative che si sono rivelate peggiori del sito prescelto che ha tutte le caratteristiche di idoneità per gli scopi del progetto. È stato anche predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale da una società incaricata, all'interno del quale è stata prevista una sezione per il controllo degli impatti delle attività di immersione dei sedimenti sulle specie ittiche presenti. Gli studi approfonditi eseguiti e i pareri resi dalle istituzioni competenti in materia ambientale e della pesca escludono qualunque rischio per l'ambiente, gli habitat e l'ecosistema, nonché per l'economia delle marinerie della zona.

Altrettanto non vera è la seconda affermazione, quella secondo cui l'Autorità di Sistema Portuale, dopo avere eseguito un'analisi di mercato sulle discariche, per risparmiare denaro, abbia scartato tale soluzione per un'altra area non meglio individuata. Invece, a seguito di prove sperimentali, eseguite sugli attuali sedimenti inquinati del porto, è stato individuato il trattamento idoneo a separare la parte inquinata dalla matrice sedimentologica, prevenendo la destinazione degli elementi inquinati nelle discariche autorizzate e il riutilizzo (come vuole la legge) del sedimento depurato. Priva di fondamento l'affermazione che detta previsione sia fatta per economia di previsioni, considerato che tale processo, di fatto, realizza solo un beneficio in termini ambientali (recupero risorsa del mare + minore intasamento delle discariche + minori trasporti). In conclusione, viene spontanea una considerazione: essendo stata l'AdSP sempre molto aperta alla condivisione, non si comprende perché le associazioni firmatarie del documento abbiano fatto ricorso alla stampa - mossa emotivamente più d'impatto - evitando un democratico confronto. Ci auguriamo che tale comportamento non serva a cercare di far lavorare, anche dove non si dovrebbe, le discariche. Se così fosse, sarebbe molto grave. In ogni caso, visto il tono della nota, saremo noi, attraverso il nostro ufficio legale, a valutare una eventuale azione giudiziaria per diffusione di notizie false a mezzo stampa, procurato allarme e danno di immagine, riservandoci sin da ora la facoltà di richiedere il risarcimento dei danni subiti.

Il progetto di cui si è parlato - conclude Monti - è pubblicato nel portale "Valutazione ambientale" della Regione siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente con codici di procedura 1262 e 1296.

ALL'INTERNO

Merlo: luci e ombre della logistica.	a pag. 4
L'on. Crippa e lo sviluppo del territorio.	a pag. 4
La gara per potenziare le ferrovie nel porto.	a pag. 4
Traghetto bloccato da reti abbandonate.	a pag. 5
Dal rifiuto al biometano: tre milioni di Smc di gas.	a pag. 5
Prevenzione dai fulmini dei siti meteo-sensibili.	a pag. 5
Per i porti a rischio terapia a fibre ottiche.	a pag. 6
Console USA a Gioia Tauro.	a pag. 6
Porto Mediceo: definita l'intesa per ricollocare le barche.	a pag. 7
La collettiva di Confindustria Nautica.	a pag. 7
Il Club Nautico Versilia gemellato a Marevivo.	a pag. 7
The Italian Sea Group: ottimi nove mesi 2021.	a pag. 7
Verdismo oppure utopia masochista?	a pag. 9
Pulire il mare fa sempre bene ma...	a pag. 9
I fenicotteri delle nostre coste.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "U-BOOTE" I sommergibili tedeschi 1939-1945, 1° parte.	a pag. 9

Da Confetra: un paese

in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenta un asset fondamentale della competitività globale, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio internazionale e sui mercati globali. Punto ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da Ennio Cascetta e per la componente industriale da Massimo Deandreis, concordi nel sottolineare quanto logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel Mondo. Necessariamente all'insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali. Logistica green. Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna direttore di Dogane, Vito Grassi vice presidente nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari. Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambiente Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre "reti" ed ai nostri "hub", puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. Infrastrutture, quindi, ma non solo. La Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Lella Paita, si è invece soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro. La Logistica di questa stagione storica può e deve essere protagonista. Nando Pagnoncelli ha presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al PNRR, evidenziando quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il Settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell'immaginario collettivo degli italiani..

Molto atteso l'intervento conclusivo del ministro Enrico Giovannini che è ripartito proprio dal tema dell'assemblea: le transizioni Digital e Green devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Per far ciò occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta".

Nel pre - Agora, spazio alle celebrazioni per l'Organizzazione di rappresentanza di Settore più grande e antica di Italia. La vice ministra Teresa Bellanova ha sottolineato quanto Confetra "sia stata, è e sarà tra i più preziosi interlocutori per le Istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture, sapendo offrire anche oggi un grande contributo in questa appassionante e complessa stagione della vita Economica del Paese". Il ministro Andrea Orlando ha riconosciuto a Confetra il merito

"di essere diventata, in questi anni, sempre più un importantissimo interlocutore sociale. Rappresentate oggettivamente un patrimonio per il Paese in termini di competenze in un ambito strategico quale quello trasportistico ed infrastrutturale". Enzo Amendola, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha sostenuto che, nella ripartenza "il vostro Settore ha un ruolo centrale per la ripresa del Paese, trasversale e di supporto all'intero sistema economico" riprendendo quanto emerso dal dibattito.

Se anche Gretina

butore nazionale di energia elettrica - secondo la quale l'anno prossimo il costo delle bollette aumenterà ancora del 150%. Per le famiglie sarà un ulteriore, difficilmente sopportabile salasso. Ma per le aziende, specialmente quelle energivore, potrebbe essere la resa. Lo si è sentito dire dalle celebri vetriere di Murano a Venezia, dai produttori di alluminio, da molte imprese che non possono - causa la concorrenza estera - riversare i maggiori costi sulla merce.

Ci dicono che il caro-energia è la conseguenza diretta delle nuove politiche ambientali, che impongono l'abbandono dei carburanti fossili, dal carbone al petrolio. L'Italia in particolare paga cara la transizione, perché non produce abbastanza energia pulita e deve acquistarla all'estero, in particolare dalla Francia che ne ha in eccesso grazie alle centrali nucleari.

E qui casca l'asino: gli italiani, emotivi come popolo più che come singoli individui, hanno cancellato con referendum il nucleare dopo il disastro di Chernobyl. Eppure avevano tecnologie sul campo se non d'avanguardia almeno a livello di altri. Ho il privilegio (?) dell'età che mi fa ricordare il CAMEN, ovvero il Centro di Applicazioni Militari dell'Energia Nucleare, che lavorava molto bene a San Pietro a Grado (Pisa) e fu cancellato dal referendum. Ricordo la centrale di Montalto di Castro, rimasta cattedrale nel deserto con spese altissime a nostro carico. Nel frattempo la Francia, gli USA, la Slovenia, la Germania, il Giappone, la Svezia e molti altri paesi hanno centrali nucleari spesso da anni: basti pensare che la Francia da sola produce con il nucleare 380 mila gigawatt/ore, la metà di quanto producono gli interi USA. E ce la vendono a caro prezzo.

Mi rendo conto di aver scritto un temino: un piccolo tema in gran parte noto. Però anche nel campo della logistica e dei porti il problema sta diventando enorme. E dal COP26 dei giorni scorsi sono arrivati solo pannicelli caldi. E allora? Allora persino la Greta, la Giovanna D'Arco svedese diventata furibissima corifea dell'ambiente, ha ammesso nei giorni scorsi che per la transizione occorre sviluppare le centrali nucleari, perché non bastano certo i grandi campi di pannelli solari e i "ventilatori". Inoltre oggi il nucleare è molto più maturo, più sicuro e meno costoso: è anche il problema delle scorie radioattive è in gran parte superato.

La scienza potrebbe dunque aiutarci a non mandare all'aria i bilanci familiari e quelli delle aziende. Invece pare che da noi si preferisca il "green washing", cioè il lavaggio verde a chiacchiere. E allora becchiamoci il 150% degli aumenti e stiamocene zitti, a piangere, come dice il proverbio, sul latte versato.

Due maxi-cordate

proveniente dal Nord Europa, anch'esso specializzato in lavori portuali e con esperienza di gru e opere marittime sulla sponda Atlantica.

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

Verdismo oppure utopia masochista?



Il martellante slogan della ricerca della transizione ecologica, con i talebani impegnati a convincerci che l'attuale civiltà è destinata a distruggere la Terra, suscita anche qualche amaro sarcasmo. Come quello di Roberto Aulizio, che sul web ci ha inviato una lunga filippica, riassumibile come segue:

Non metto in dubbio che stiamo vivendo un periodo di rimorsi di coscienza per il modo in cui abbiamo vissuto, sfruttando tutto lo sfruttabile per vivere meglio. Mi chiedo però se tutto ciò è male: forse avremmo dovuto vivere come asceti, rinunciando alle conquiste della tecnologia e della scienza, bevendo acqua pura dalle fonti, mangiando l'erba e viaggiando a piedi o a cavallo?

Mi tornano in mente le rivolte luddiste delle tessitrici inglesi contro i telai, colpevoli di aver trasformato il loro lavoro (che poi si confermò migliore e più produttivo). Non saremo dei cretini a rinunciare, in nome di un bene incerto e futuribile, a un sistema di vita che ha permesso all'umanità di raggiungere tanti traguardi?

Come sempre, gli eccessi sono da controllare, in qualsiasi direzione vadano. Il riscaldamento globale che è oggi alla base delle (non) decisioni anche nei grandi vertici, porta a ipotesi ragionevoli ma anche a stupide isterie. Francamente non ci sentiamo in grado di dare giudizi. Solo un suggerimento che può soddisfare anche il lettore: è quello dell'immagine qui riportata, con un cretino che si sta suicidando. Ciascuno può leggerla come meglio crede.

Pulire il mare fa sempre bene ma...

Il quesito posto dagli stessi ambientalisti Pulire il mare dalla plastica non è detto che faccia bene

Per recuperare i rifiuti che si sono accumulati si spende tantissimo, si inquina altrettanto e ci sono forme di vita che negli anni si sono sviluppate proprio intorno a questi ammassi

segue dalla prima

CLAUDIA OSMETTI

(...) plastiche, pneumatici e sacchetti in balia delle correnti. Però, siamo davvero sicuri che, con la tecnologia di cui disponiamo oggi, uscire in mare aperto e improvvisarsi spazzini sia la soluzione ai nostri mali? Ce lo possiamo domandare: qui a Livorno non facciamo i biologi e nemmeno gli scienziati, facciamo i giornalisti. Ecco: nelle riporteremo quel che vediamo. Be', ecco, qui che vediamo è che la Ocean Cleanup (Oc), ossia la fondazione olandese che più di tutte si è occupata, nel passato recente, di anzichè pulire e ripulire le acque del pianeta, ha collezionato tante bustarelle d'arrivato e scudate di denaro.

Come mette in fila il giornale on-line il Post, non sono pochi quelli che, a livello planetario, nessuno sa quanti, quantomeno al momento, nei rifiuti oceanici, hanno bruciato decine di milioni di dollari.

quando è nata la Oc) e oggi, sono stati spesi milioni di dollari per realizzare una barriera di galleggianti ancorata a una rete il cui prototipo nel 2016 ha bruciato decine di milioni di dollari.

broccata, la barriera anti-plastica giusta. Il System 002. Con quella ha recuperato quasi 29 tonnellate di rifiuti.

Ora, quel dato su un totale, stimato dalla Commonwealth Industrial and Scientific Organization, di 14,4 milioni di tonnellate, è (scusate il gioco di parole) la classica goccia nell'oceano. Quasi nulla. Secondo considerazioni: il System 002 implica (lo ricorda anche il Post) l'utilizzo di due navi che trainano la ma-

quanto a gas serra, vani che è una meraviglia. Noi ci lamentiamo (giustamente) del cambiamento climatico e ci indigniamo per le tantissime tonnellate di plastica che galleggiano al largo dei continenti, ma poi riaccediamo l'intera filiera dello smog nella speranza di ridurre il fenomeno? Effettivamente è un corto-circuito.

Terza considerazione: e qui entra in gioco Rebecca Helm, una che la biologa lo fa per davvero. Sostiene, Helm, che su qualche chiazza di rifiuti galleggianti si sono creati, ormai, dei piccoli ecosistemi che ospitano pesci e uccelli. «Non sappiamo bene quale sia l'effetto della plastica», aggiunge «ma sappiamo che alcune specie tollerano, alcune ne sono da neggiate e altre addirittura beneficiano». Come a dire, occhio a far la fretta e via, rischiamo persino di far danno? a quegli animali, che, ormai, si sono abituati. L'abbiamo scritto all'inizio dell'articolo: il problema non ce n'è uno ancora grande che non è in meno a monte. Da una parte (ed

Un lettore di Ancona, R.M. che ci segue - come scrive - da anni, ci ha inviato un ritaglio di giornale (allegato) e una domanda:

Cari amici della Gazzetta, vi leggo da anni anche nelle vostre battaglie per il mare pulito. Anche per questo mi ha sorpreso un lungo articolo apparso qualche tempo fa sul quotidiano "Liberò" nel quale si sostiene che molte operazioni di grande intervento ambientale alla fine si risolvono con più inquinamento di quello che si toglie. L'articolo cita le famose dighe galleggianti oceaniche di cui scrivevate anche voi. E allora?

Caro amico di Ancona, il quotidiano di cui riporta la notizia si riferisce a una volta a un sito internazionale, "The post" che ha fatto i conti sul costo delle operazioni in oceano per ridurre la cosiddetta isola galleggiante costituita da 14 milioni di tonnellate di rifiuti galleggianti.

È evidente che operazioni di questo genere comportano interventi di navi, rimorchiatori, probabilmente aerei da ricognizione, più interventi a terra per smaltire il raccolto. Il che comporta a sua volta consumi, motori che inquinano, eccetera. Ciò non toglie che su quegli ammassi di plastica (e non solo) bisogna intervenire: anche se è vero, come cita l'articolo, che ci si è installato un ecosistema di crostacei, pesci e uccelli. Potremmo sbrigativamente dire che se le isole di rifiuti venissero davvero cancellate quell'ecosistema si trasferirebbe altrove. Ma più realisticamente, cancellare in tempi brevi 14 milioni di tonnellate di rifiuti che galleggiano nei nostri oceani ci sembra una delle tante utopie. L'unica vera cura è impedire che ne finisca altra spazzatura in mare: quella esistente la rosicchieremo piano piano, noi, i nostri figli e i nostri nipoti. Sperando che siano più responsabili di quanto non lo siamo stati ai nostri tempi.

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.

I fenicotteri delle nostre coste



Da un lettore di Marina di Pisa, Franco R. che si dice iscritto alla Lipu (Lega Italiana Protezione Uccelli) riceviamo sul web:

Si scrive tanto, di questi tempi, del progetto di grande porto livornese proiettato verso le secche della Meloria, con il riempimento di migliaia di metri quadri di mare subito a Sud della foce dello scolmatore dell'Arno: però nessuno ha ricordato che in quell'area ci soggiornano centinaia di fenicotteri, destinati ovviamente a non trovare più rifugio. Un piccolo danno per alcuni, un altro saccheggio della natura del nostro mare.

Vorremmo tranquillizzare l'amico degli uccelli: i fenicotteri sono tutt'altro che rari nelle aree costiere toscane, come del resto lungo tutta la penisola e le isole italiane. È vero che durante la migrazione si fermano sulle vasche di colmata del porto livornese, a nutrirsi e riposarsi. Ma poco distante ci sono aree paludose abbondanti: per non parlare delle lagune di Orbetello e più sopra. I fenicotteri sono un bello spettacolo specie quando volano e continueranno a passare. Nessuno li minaccia di estinzione. In compenso la Darsena Europa, di cui si decide la sorte proprio in questi giorni con la gara per le dighe esterne, darà da mangiare a centinaia di lavoratori. "Paris vaut bien une Messe" disse un certo ugonotto francese...

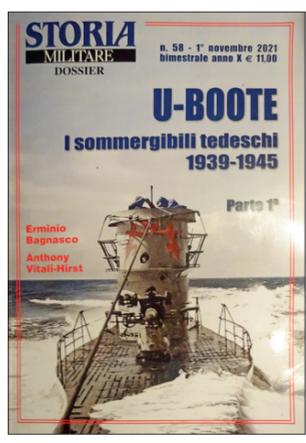
LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"U-BOOTE" I sommergibili tedeschi 1939-1945

1ª parte

Di Erminio Bagnasco e Antony vitali- Hirst Editoriale "Storia Militare"



Il più recente Dossier dell'editoriale Storia Militare diretta da Maurizio Brescia riapre un tema già molti anni fa trattato dallo storico, ed ufficiale di marina Erminio Bagnasco, su pregevoli pubblicazioni tradotte anche in molte altre lingue. In questo Dossier - che sarà seguito a dicembre dalla seconda

parte, quella relativo all'operatività in guerra - si affrontano i temi della progettualità e della costruzione: temi che hanno fatto dei tecnici tedeschi dei sommergibili quasi una leggenda per i progressi compiuti sia nelle profondità raggiunte che nell'evoluzione motoristica. Tutti gli esperti sanno che dagli ultimi battelli tedeschi, entrati in guerra quando ormai la guerra era persa, sono nate poi generazioni di sottomarini sia americani che russi, con motorizzazioni indipendenti dall'aria. Il Dossier è curatissimo, riporta consoli immagini ma anche grafici, spaccati e dettagli delle costruzioni: comprese drammatiche foto di sommergibili sotto attacco aereo o dopo siluramenti a navi avversarie. Le cronache belliche dei sottomarini tedeschi, come scritto sopra, sono annunciate nel prossimo Dossier: ma quello che ha fatto davvero storia è il progresso tecnologico di quest'arma che per i primi anni di guerra era sembrato imbattibile.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/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@gazzmar.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



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

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Sogese e il "real-time"

con l'impegno e anche la fantasia. Ne parliamo con Andrea Monti, già altre volte nostro interlocutore.

L'ultimo colpo che avete fatto è una sessantina di celle frigo speciali, in un momento in cui continuano ad essere quasi introvabili...

"Non è stata certo un'operazione estemporanea, visto che li avevamo ordinati da mesi. Anche perché non si tratta di comuni container reefer ma di celle frigo con dimensioni ISO standard e design orientato alle specifiche della conservazione statica a temperatura controllata piuttosto che alla spedizione di merce deperibile. A differenza degli usuali container reefer, queste celle speciali dispongono di circuiti elettrici dedicati per illuminazione interna e blocco macchina all'apertura delle porte, meccanismi di allarme sia per la merce che per gli operatori, meccanismi di sblocco delle porte dall'interno e predisposizione per dispositivi GPS e GSM capaci di fornire in remoto un'autodiagnosi continua, con codici di eventuali malfunzionamenti che ci consentono di intervenire in real-time conoscendo in anticipo la causa del problema".

Un servizio importante per i clienti, specie oggi con la manodopera specializzata che non si trova facilmente.

"È uno dei tanti problemi, che ci tocca anche in diretta perché i nostri specialisti, che corrono in tutta Italia a supporto delle celle frigorifere che noleggiamo, sono ormai tutti di età matura. È in corso da tempo una attività finalizzata alla ricerca di talenti al fine di velocizzare il turnover, ma trovare dei giovani competenti disposti a diventare elettricisti, i saldatori, i carpentieri e tecnici frigoristi è sempre più difficile, noi siamo sempre alla ricerca. Occorrerebbero normative più incentivanti. La nostra scuola è una scuola despecializzata ed è fondamentale che i ragazzi usciti dal percorso scolastico facciano

esperienze lavorative significative per arricchirsi e essere competitivi sul mondo del lavoro. Politiche assistenzialiste sui giovani sono uno dei pericoli della nostra economia".

Forse anche la scuola professionale dovrebbe aggiornarsi...

"È un discorso lungo: quando da giovane andavo negli USA per lavoro, potevo verificare che da loro la formazione professionale iniziava già nelle scuole con percorsi dedicati in base alle aspirazioni professionali degli studenti. In Italia vige un altro sistema che ci prepara in cultura generale siamo ancora indietro sull'attivazione reale di percorsi professionalizzanti".

Altro settore che sconta questi problemi è quello dell'autotrasporto.

"Come dicevo, molti giovani non sono disposti a proporsi per mestieri oggettivamente usuranti o lasciano dopo periodi brevi. Poi c'è il problema dei costi e dell'inflazione: caro materie prime, caro gasolio, caro trasporti, tariffe dei servizi in continua crescita, che è difficile far "digerire" ai clienti soprattutto quando si tratta di salti del 30% e più. Non stiamo vivendo momenti facili in tutto il comparto e il rischio è che si arrivi a mobilitazioni sociali e stagflazione".

Per di più continua ad esserci carenza di contenitori, a quanto ci dicono.

"Le realtà sono differenziate. In Italia scontiamo ancora questa carenza perché i traffici sono in gran parte gestiti da feeder, che si tengono ben stretti i propri container. In Nord Europa la situazione sta leggermente migliorando, ma il costo dei singoli pezzi rimane ancora alto e non sappiamo se a breve potrà scendere".

Porti di Roma, la corsa

Dottor Musolino, lei sta lavorando da 11 mesi a Civitavecchia, dopo esperienze manageriali di livello europeo all'Hapag Lloyd, ad Anversa con Atlantis Services e con la Mechel Service, poi a Venezia.

È uno dei più giovani presidenti di AdSP italiane. Qual'è il problema principale della sua?

"È quello di una situazione amministrativa complessa, che ho trovato all'arrivo, che risale a quasi dieci anni fa: e che stiamo affrontando con l'impegno e anche il sacrificio di tutti i dipendenti che ci lavorano, ai quali voglio anche esprimere il mio ringraziamento. Il tema della liquidità è stato poi accentuato dalla pandemia, che ha evidenziato al massimo le contraddizioni esistenti, con la struttura delle entrate tarata in termini diventati non realistici. La bocciatura del bilancio che mi sono trovato all'arrivo, insieme a un buco di 10 milioni, sono la sintesi di una situazione che avrebbe potuto portare la commissariamento".

Il quale non c'è stato. Come avete risolto?

"Entro aprile sono stato recuperato una decina di milioni e a settembre altri quattro: con un lavoro impegnativo e un attento riesame di tutte le voci. Puntando anche a potenziare i servizi per i settori nei quali siamo in primo piano. Malgrado il Covid, oggi siamo il primo porto al mondo delle crociere. Mal' applicazione delle "buone pratiche" l'abbiamo estesa migliorando la differenziazione e la specializzazione delle aree per i vari traffici, collaborando con l'armamento e con i servizi, cercando di rispondere alle esigenze di mercati che per alcuni settori riguardano non solo il Lazio ma anche l'Umbria e in generale l'Italia Centrale fino all'Adriatico, con la connessione tra i due mari. Rinfuse e contenitori devono essere una delle nuove frontiere, e rappresentare insieme ai ro/ro e alle crociere la nostra forza".

Si dice spesso che voi presidenti di AdSP vi date molto da fare ma che manca ancora uno strumento collegiale che impegni il Governo e la politica a livello nazionale.

"Lo strumento esiste e il suo presidente Gualtieri, che ho appoggiato personalmente nell'incarico, sta lavorando bene. Il problema è che dobbiamo riconquistare attraverso proposte concrete e documentate una credibilità che non per colpa nostra ma per disattenzione di certa politica è venuta a mancare nel tempo. E la credibilità di conquista con l'autorevolezza della partecipazione ai processi decisionali. Sono due anni che Assoporti non presenta un grande



progetto nazionale, e che i governi sono impegnati sulla portualità da cento associazioni di categorie e di logistica, senza però il nostro determinante contributo. Ripeto che Gualtieri sta recuperando posizioni, ma c'è ancora del lavoro da fare".

C'è anche, come si sussurra, qualche presidente che non è poi così disposto a lavorare in team con gli altri in Assoporti?

"Forse c'è anche questo problema, non lo so. So che non possiamo continuare a guardarci l'ombelico. Ci sono tematiche come le annunciate imposizioni fiscali alle AdSP dalla UE che dovrebbero impegnarci tutti insieme, da tecnici che siamo, per non essere travolti da normative inadeguate. Mi auguro che Assoporti venga di nuovo ascoltata come ai tempi in cui c'erano al vertice personaggi capaci di avere ed ottenere autorevolezza".

NAPA conferma

Venezia e Chioggia, i porti di Trieste

e Monfalcone, il porto di Ravenna, il porto sloveno di Koper (Capodistria) e il porto croato di Rijeka (Fiume). La riunione è stata preceduta dalla visita della coordinatrice europea del Corridoio TEN-T Baltico-Adriatico, Mrs. Anne Jensen, a conferma del rinnovato interesse della Commissione Europea per il sistema portuale-logistico dell'Alto Adriatico. La coordinatrice, nel corso della visita, alla presenza della Regione del Veneto, ha apprezzato la dinamicità del sistema portuale veneto, elemento imprescindibile per il sistema logistico veneto integrato, con l'aeroporto "core" di Venezia e gli interporti "core" di Padova e Verona.

I rappresentanti dei porti riuniti nell'associazione, presieduta e coordinata dall'AdSP MAS fino alla fine dell'anno, hanno confermato la volontà di proseguire e rilanciare il reciproco impegno lungo la rotta della cooperazione e del rafforzamento della collaborazione internazionale con l'obiettivo di far valere la rilevanza di strategie e progetti comuni soprattutto in sede europea

alla luce delle mutate condizioni economiche e delle complessità che hanno interessato gli ecosistemi portuali negli ultimi due anni. Durante l'incontro, i porti Napa hanno accolto favorevolmente la proposta del presidente dell'AdSP MAS che di mantenere a Venezia la presidenza dell'associazione anche per il primo semestre 2022 in considerazione del rallentamento dei lavori determinato dalla pandemia.

Il presidente dell'AdSP MAS, Fulvio Lino Di Blasio, il segretario generale dell'AdSP MAS, Antonella Scardino e i delegati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, dei Porti di Rijeka e Koper hanno concordato sull'importanza di riavviare progettualità comuni nei seguenti ambiti di sviluppo: sostenibilità ambientale e transizione ecologica, politiche energetiche, innovazione, intermodalità, formazione e ricerca, consolidando le altre progettualità in corso in ambito logistico e infrastrutturale.

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

- NOLEGGIO/VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA/MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI
- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l'Accordo Stato/Regioni



Partner of
JUNGHEINRICH

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it

www.ovecarsrl.it