

LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LIV n. 31

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 21 APRILE 2021

SUI DIRITTI DI TRANSITO NEL CANALE

Panama rinvia i rincari

L'impegno preso a seguito delle chiamate dall'industria mondiale delle spedizioni



Yuchi Sonoda

SINGAPORE - L'Autorità del Canale di Panama (ACP) ha rinviato gli aumenti dei prezzi sui diritti di transito del canale che dovevano (segue a pagina 8)

Lavori urgenti? Eppur si muove...

ROMA - Dopo un tempo che è sembrato infinito per l'effettiva urgenza dei temi, il governo ha finalmente "sbloccato" le opere urgenti dando mandato ai commissari che erano stati nominati dal precedente esecutivo. Per i porti, come noto, si tratta di tre interventi: a Genova per Antonio Fulvi (segue a pagina 8)



Il "Cavour" promosso per gli F-35B

NORFOLK - La portaerei della Marina militare italiana "Cavour" ha completato le "prove in mare" (sea trials) per l'impiego operativo degli F-35B la "variante a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL)" del caccia da superiorità aerea. Il velivolo da combattimento di quinta generazione del programma Joint Strike Fighter sostituisce degli AV8B-plus.

La portaerei dovrebbe ricevere il primo velivolo nei prossimi giorni, entro la fine del mese.

La qualifica per gli F-35B permetterà infatti al Cavour di partecipare a operazioni congiunte tra la marina italiana e il corpo dei Marines degli Stati Uniti.

Nel corso delle prove in mare i due F-35B del Pax River ITF imbarcati hanno effettuato oltre 50 missioni di volo: in diverse condizioni meteo e stato del mare; una sessione notturna; circa 120 appontaggi verticali e altrettanti decolli corti con l'ausilio dello ski jump e singole prove di (segue a pagina 8)

Ad Ancona: Africano dopo Giampieri

ANCONA - Dopo settimane e settimane di tentennamenti, il ministro del MIMS ha nominato il nuovo presidente dell'Autorità

Ad Ancona: ma chi era "Costui"?

LIVORNO - Al momento in cui scrivo la lettera di no Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

di Sistema Portuale che fa capo ad Ancona: è l'ingegner Matteo Africa (segue a pagina 8)

DOPO LA FIORITURA DI PROGETTI IN TUTTI I PORTI DEL TIRRENO

Bacini, fatti e speranze

L'appello del comparto per la formazione più avanzata e per la collaborazione delle forze nuove nelle altre associazioni che operano nella logistica

Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali

LIVORNO - Bacini di carenaggio, una storia che sta cominciando a rasentare l'assurdo. La ripetiamo perché, con l'arrivo del nuovo presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, dovrebbe aprirsi un capitolo nuovo - almeno nelle speranze del cluster livornese - sulla rapidità del A.F. (segue a pagina 8)

Nord Tirreno una gestione "piombinizzata"?

LIVORNO - Lo confesso, sul tema mi ha stuzzicato un vecchio amico. E come capita a molti, anch'io so resistere a tutto meno che alle tentazioni. La tentazione, in questo caso, è costituita dal nuovo Comitato di Gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, quella affidata alla nuova presidenza di Luciano Guerrieri: bravo ex sindaco Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

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

PER L'ULTERIORE SVILUPPO DEL GRANDE PORTO DELLA CALABRIA

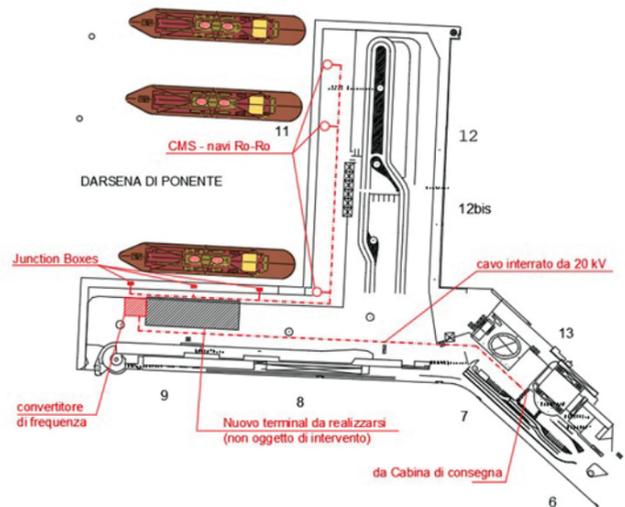
Viceministro a Gioia Tauro

GIOIATAURO - Il viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Alessandro Morelli ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Accolto dal commissario straordinario dell'Ente, Andrea Agostinelli, Morelli ha potuto toccare con mano i traguardi che lo scalo calabrese ha raggiunto e i suoi prossimi obiettivi, programmati per consolidare la leadership nazionale nel settore del trashingment e per sviluppare la logistica e l'intermodalità. (segue in ultima pagina)

CON DUE FINANZIAMENTI PER UN TOTALE DI 27 MILIONI DI EURO

Bari e Brindisi, cold ironing e GNL

Digitalizzazione e portualità verde con tanto di impianti all'avanguardia per produrre energia pulita



Nei grafici: I progetti approvati.



Ugo Patroni Griffi

BARI - L'AdSPMAM si è aggiudicata in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell'ambito del PAC. I progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica (segue in ultima pagina)

www.marinacalademedici.it 43° 23' 81 N - 10° 25' 52 E

RENT OR BUY YOUR FRONT ROW SEAT

MARINA CALA DE' MEDICI
CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE
IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211
ormeggi@marinacalademedici.it

SO.VE.CAR

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



- 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



CON LA DISTRIBUZIONE DI GEL DISINFETTANTE ALLE SCUOLE DI TUTTA ITALIA

FERCAM sui servizi logistici per sicurezza e impegno sociale

BOLZANO – In collaborazione con Versalis, l'azienda chimica di Eni, l'operatore logistico altoatesino Fercam garantisce giornalmente la distribuzione di gel disinfettante a circa 17.000 istituti scolastici statali e paritari distribuiti su tutto il territorio nazionale.

La pandemia ha comportato e tuttora ha ripercussioni stralocanti sull'economia, sulla società e sulla logistica, oltre ad avere cambiato profondamente le abitudini quotidiane di tutta la popolazione. Mascherine e gel disinfettanti per le mani sono e rimarranno per molto tempo una costante nella nostra quotidianità: in casa, al lavoro e a scuola.

Per garantire igiene, sicurezza e tutela della salute di tutto il tessuto scolastico nazionale, Fercam, da inizio dell'anno effettua giornalmente la distribuzione di gel disinfettante per le mani prodotto da Versalis (Eni) in circa 17.000 istituti scolastici nazionali.

Fercam preleva la merce dall'impianto di produzione per inoltrarla verso i suoi Hub a Carpiano e Caorso, dove viene smistata ed inoltrata a destino; ogni spedizione è composta da mediamente 6 colli da 12 flaconi ciascuno, per un peso complessivo di 40kg. Giornalmente partono tra le 2.000 e le 3.000 consegne dirette ad istituti scolastici di ogni ordine e grado, distribuiti su tutta la penisola.

Il gel disinfettante rientra tra i settori merceologici che sono soggetti alla normativa ADR: grazie alle confezioni singole da 500 ml, può essere trasportato come LQ, regime previsto per la quantità limitata.

Fercam ha istituito un'assistenza dedicata sia per il prelievo dei prodotti dalla sede di produzione che per la successiva distribuzione, resa molto difficile in particolare dai continui cambiamenti della situazione epidemiologica che impone chiusure e aperture delle sedi scolastiche con preavvisi molto stretti.

La sfida maggiore in questa commessa è riuscire a garantire la flessibilità operativa, mantenendo l'assoluta affidabilità del servizio in questo periodo storico senza precedenti: basti pensare ai repentini cambiamenti delle nostre abitudini personali e professionali, dipese dai cambi di colore imposti alle regioni, e addirittura alle singole province o comuni all'interno delle regioni stesse.

“La maggiore difficoltà per noi e per il cliente è l'impossibilità di avere un programma settimanale affidabile, a causa dei cambi repentini di colore che il territorio subisce anche giornalmente, quindi dobbiamo costantemente ed in modo congiunto adattare

la programmazione e organizzare la nostra struttura distributiva nel rispetto delle esigenze della rete scolastica, garantendo un servizio eccellente in termini di tempistiche di consegna. Il venerdì, quando gli organi governativi nazionali, e regionali / locali, comunicano i colori attribuiti alle varie zone, per noi inizia un lavoro importantissimo di pianificazione e riorganizzazione immediata della rete, per servire l'indomani gli istituti in accordo con le aperture e chiusure degli stessi” afferma Giovanni Andrioli, head of sales logistics & key account management distribution, e responsabile del progetto.

“Tutto questo impegno però rende entrambe le parti orgogliose, perché riusciamo, condividendo il nostro Know How logistico e distributivo, a dare un servizio molto importante e a metterci a disposizione dei giovani, che rappresentano il futuro della nostra popolazione, e alle strutture governative impegnate nella gestione dell'emergenza. Sinceramente credo che a livello nazionale FERCAM sia la realtà aziendale più flessibile ed integrata oggi sul mercato, che dispone di una rete capillare di filiali, di un management proattivo e reattivo, e che grazie alla partnership instaurata con i suoi clienti, riesce a reagire molto rapidamente in questo scenario incerto, per riuscire a raggiungere anche il più distante degli istituti in tempo utile per poter far sì che chi vi accede lo possa fare nel rispetto della sicurezza e della salute” conclude Andrioli.

Il gel disinfettante: Invix®, il gel distribuito in tutte le scuole italiane di ogni ordine e grado, è un preparato disinfettante ad azione antimicrobica per frizione igienica delle mani, realizzato da Versalis nello stabilimento a Crescentino (Vercelli) utilizzando come principio attivo l'etanolo da materie prime vegetali. Il prodotto è un Presidio Medico Chirurgico autorizzato dal Ministero della Salute, sviluppato su formulazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Il gel contiene un addensante a base di cellulosa, privo di microplastiche.

Informazioni su FERCAM SpA: FERCAM, operatore logistico multinazionale a gestione familiare, ha concluso il 2019 con un fatturato di 832 milioni di euro, un organico di 2.100 dipendenti diretti e circa 4.000 collaboratori indiretti. Per le varie attività dispone di ca. 3.350 unità di carico di proprietà e di oltre 1,2 mio di mq di magazzini e centri logistici.

FERCAM è presente in 19 paesi con società controllate in Europa, Europa dell'Est e Nordafrica e con 95

filiali proprie ca 400 punti distributivi tramite partner.

Per le spedizioni aeree e marittime è presente a livello mondiale con corrispondenti in tutti i paesi e proprie strutture sul mercato asiatico a Hong Kong, in Cina e Giappone.

Il costante investimento in formazione conferma l'importanza attribuita dall'azienda allo sviluppo delle competenze e alla crescita professionale dei collaboratori.

Fercam opera nei diversi settori del trasporto e della logistica con servizi specializzati: FERCAM Transport per i carichi su strada e rotaia, FERCAM Logistics dedicata alla gestione dell'intera supply chain dei propri clienti compresi i servizi a valore aggiunto, FERCAM Distribution per spedizioni groupage e carichi parziali nazionali e internazionali con un unico standard di qualità e sistema informatico a livello europeo, FERCAM Air & Ocean per le spedizioni aeree e marittime in import ed export con una struttura propria per la gestione delle attività doganali, FERCAM Fine Art per la logistica dell'arte e FERCAM Fairs & Exhibitions per le attività fieristiche nonché con il marchio Gondrand per il settore Traslochi e la Gestione Documentale Archivi con servizi altamente specializzati ad aziende e privati.

IN VISTA DELL'ESTATE E DELLE "APERTURE"

MSC Crociere aggiorna le offerte

In Mediterraneo e Nord Europa in piena sicurezza



GINEVRA – MSC Crociere ha annunciato i nuovi e aggiornati itinerari nel Mediterraneo e in tutta Europa per la prossima estate, offrendo agli ospiti un'ampia varietà di possibilità per le pros-

sime vacanze. Le navi che offrono questi itinerari opereranno sotto lo stesso protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere riconosciuto come uno dei più efficaci al mondo, che ha già consentito

a più di 60.000 ospiti di godersi una vacanza in pieno relax e con la sensazione di una ritrovata normalità, sin dalla ripartenza avvenuta nell'agosto 2020 a bordo di MSC Grandiosa.

Gianni Onorato, chief executive officer di MSC Cruises, ha dichiarato: “Oggi sappiamo quali sono le destinazioni e i porti europei che possiamo raggiungere quest'estate e abbiamo dunque potuto aggiornare e rinnovare gli itinerari della stagione estiva per consentire agli ospiti di prenotare in piena fiducia le vacanze sulle nostre splendide navi. In MSC Crociere non vediamo l'ora di dare il benvenuto sia ai nostri passeggeri più affezionati che ai nuovi ospiti che saliranno a bordo delle nostre navi quest'estate e siamo sicuri che potremmo offrire loro una vacanza memorabile, rilassante e, soprattutto, sicura. Inoltre, sono fiducioso che nelle prossime settimane saremo in grado di arricchire ulteriormente alcuni di questi itinerari, nonché aggiungere altre navi in base agli aggiornamenti sulle nuove destinazioni turistiche che, in particolare in Spagna e Francia, si renderanno disponibili a ricevere navi e visitatori.

MSC Grandiosa continuerà il 7 notti con toccate nei porti italiani di Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta (Malta). I porti spagnoli di Valencia e Barcellona saranno aggiunti all'attuale itinerario non appena aperta la disponibilità.

MSC Seaside tornerà a salpare il 1° maggio da Genova facendo scalo nei porti di Siracusa e Taranto (novità assolute in MSC Crociere), oltre a Civitavecchia e La Valletta a Malta. L'itinerario della nave sarà poi arricchito con Marsiglia quando disponibile.

Gli itinerari di MSC Grandiosa e MSC Seaside saranno disponibili fino alla fine di luglio 2021, quando arriverà in flotta MSC Seashore alla fine di luglio. Dal 1° agosto al 31 ottobre offrirà crociere di 7 notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia.

Tre navi saranno disponibili con una serie di itinerari in partenza da Trieste, Venezia e Bari, e scali al Pireo (Atene) e in alcune delle più belle isole greche, Kotor (Montenegro), Dubrovnik e Spalato (Croazia).

MSC Orchestra partirà il 5 giugno offrendo agli ospiti l'imbarco nei porti italiani di Venezia il sabato e Bari la domenica, per poi fare scalo nelle isole greche di Corfù e Mykonos e Dubrovnik (Croazia).

MSC Splendida inizierà a navigare dal 12 giugno con imbarco a Trieste il sabato e a Bari il martedì, facendo scalo a Dubrovnik (Croazia), Corfù (Grecia) e Kotor (Montenegro).

A completare l'offerta nel Mediterraneo orientale è MSC Magnifica, che dal 20 giugno effettuerà l'imbarco nei porti italiani di Venezia la domenica, Bari il lunedì e Pireo per Atene il mercoledì, facendo poi scalo nell'isola greca di Mykonos e a Spalato (Croazia).

A Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e lavoratori CLP

Stabilizzati 99 interinali che saranno rimpiazzati con 81 contratti a tempo indeterminato - Monti: stiamo rivoluzionando anche sull'occupazione



Nelle foto: (da sx) Monti e Todaro e il porto di Palermo.

PALERMO – Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri - dice una nota dell'AdSP - comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l'operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. “Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di CLP

e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche OSP. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c'è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche

il frutto di una perfetta sinergia con l'Autorità Portuale e dell'intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest'area in grande discontinuità con il passato”.

Nel dettaglio, le operazioni sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della CLP (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all'interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa

dei lavoratori di CLP - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrate e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto).

La seconda operazione è legata invece all'assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell'arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. CLP è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come CLP.

In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l'approvazione all'unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di CLP e a quest'ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società.

L'accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. “Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell'AdSP, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l'accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull'occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale”.

CON LA COLLABORAZIONE DELLA LUISS BUSINESS SCHOOL

Da Confitarma e ALIS la super-formazione



Nella foto: La presentazione del corso.

ROMA – Dalla sede di Confitarma, in live streaming, è stato presentato mercoledì scorso l'Executive Course in Shipping & Logistics Management, sviluppato dalla Luiss Business School in collaborazione con Confitarma - Confederazione Italiana Armatori e ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile.

La digitalizzazione, l'automazione, l'attenzione ai temi della sostenibilità e della circular economy richiedono competenze e conoscenze sempre più all'avanguardia, anche in termini tecnologici per migliorare le performance di efficienza e di sostenibilità ambientale. Scopo dello "Shipping & Logistics Management", è quindi quello di fornire una conoscenza approfondita ed estensiva delle dinamiche che regolano il settore del trasporto marittimo e della logistica a coloro che intendono operare in questi settori e sono

interessati agli aggiornamenti sui contesti normativi e sulle tecnologie che, nel breve e medio periodo, avranno impatto sulla competitività dei settori coinvolti, attraverso un approccio multidisciplinare anche in relazione a nuove modalità di trasporto connesse alla logistica, in vista di uno shipping sostenibile, in coerenza con il processo di transizione ecologica in corso.

Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, che ha introdotto e moderato gli interventi, ha ringraziato anche l'armatore Manfredi Lefebvre d'Ovidio per aver voluto contribuire all'iniziativa ed ha sottolineato come "l'emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19, che dal 2020 sta drammaticamente colpendo il mondo intero, ed anche il recente blocco del Canale di Suez causato dalla nave Ever Given, hanno evidenziato in tutta la sua importanza la straordinaria, silenziosa quotidianità del

settore marittimo che, assicurando incessantemente il funzionamento delle catene di approvvigionamento globale, consente il regolare flusso di merci ed energia all'economia, in particolare del nostro Paese. La politica italiana, che ha finalmente capito la rilevanza strategica della risorsa "mare", deve cogliere l'opportunità, non più procrastinabile, di investire e dedicare azioni mirate per favorire lo sviluppo del comparto marittimo nazionale che rappresenta un'eccellenza mondiale in molti segmenti di traffico e può davvero costituire uno dei principali volani della ripresa economica del Paese".

"La formazione è una delle sfide più importanti - ha affermato Mario Mattioli, presidente Confitarma - perché solo il costante aggiornamento delle competenze consente di stare al passo con gli sviluppi tecnologici e operativi di un mondo complesso quale è quello marittimo. Anche a nome della Federazione del Mare, che rappresenta l'insieme delle categorie dell'economia del mare, fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese, specie in una fase storica delicata come è quella attuale, ritengo che la collaborazione con la Luiss Business School confermi quanto sia fondamentale il rapporto sinergico e di confronto fra cluster marittimo e Università nella pianificazione di percorsi formativi che porteranno benefici a tutto il settore. Inoltre, l'incontro con la Luiss Business School è l'ulteriore dimostrazione del fatto che la navigazione marittima e la logistica giocano un ruolo vitale per il mondo dell'industria manifatturiera. Mi piace ricordare che per la prima volta, nella governance di Confindustria è stata creata una vicepresidenza con delega specifica

all'Economia del mare".
"Siamo fieri ed orgogliosi di aver avviato un percorso collaborativo con la Luiss Business School e con Confitarma - ha dichiarato Marcello Di Caterina, direttore generale ALIS - La promozione di questo primo executive program ci permetterà di favorire l'ingresso nel mercato del lavoro di figure

professionali le cui competenze specifiche e skills avranno un altissimo valore aggiunto in linea con l'attività e gli obiettivi di ALIS. Questo corso metterà in risalto in maniera concreta, grazie ai contributi che verranno offerti durante lo svolgimento del piano didattico dai principali top manager delle nostre aziende associate,

tutte le dinamiche che regolano il settore del trasporto marittimo e della logistica. La digitalizzazione, l'automazione, l'attenzione ai temi della sostenibilità saranno al centro di un percorso formativo che siamo sicuri contribuirà allo sviluppo di profili professionali in grado di interpretare le continue evoluzioni di questi settori strategici".

IN UN VOLUME EDITO DA PACINI

Piombino e la sua storia



PIOMBINO – È stato presentato a Piombino, per i "Giovedì del Port Center", il volume "Storia illustrata di Piombino", edito da Pacini Editore, realizzato in collaborazione con Fondazione Livorno - Arte e Cultura e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

La presentazione, moderata dal dirigente responsabile dell'Ufficio Territoriale del Porto di Piombino, Claudio Capuano, ha visto la partecipazione del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, del responsabile marketing della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci, Angelo Scuri, e della presidente di Fondazione Livorno - Arte e Cultura, Olimpia Vaccari.

"Piombino - ha dichiarato Guerrieri - ha una storia millenaria, ricca di suggestioni immaginifiche e di intrecci. Famiglie storiche importanti, dagli Appiani ai Bonaparte Baciocchi, hanno governato dal 1300 al 1814 un territorio vasto che si estendeva a sud dell'antico lago costiero di Rimigliano, comprendendo il golfo di Baratti con la soprastante rocca di Populonia e l'intero promontorio del Monte Massoncello fino al porto di Piombino".

Per il numero uno dell'AdSP dell'Alto Tirreno «il libro si presta ad una lettura appassionata e appassionante e ringrazio l'autore Marco Paperini per aver saputo coinvolgere emotivamente il lettore in un percorso transtorico che arriva

sino ai giorni della rivoluzione industriale, andando anche oltre. Spero che, grazie alla lettura di questo libro, i piombinesi possano avere uno scatto d'orgoglio nella consapevolezza dell'importanza che la città ha avuto nella storia politica mediterranea".

«Questo è il nostro territorio - ha detto Angelo Scuri - e consideriamo che una delle missioni fondamentali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci sia quella di valorizzarne appieno le ricchezze culturali, storiche ed artistiche."

Soddisfatta dell'evento Olimpia Vaccari, che ha ricordato i titoli dei tre volumi che precedono questo nella collana "Storie illustrate" dell'editore Pacini. Il primo "Le sensate esperienze. Pisa dal medioevo ai robot", il secondo dedicato a Livorno "Dalla città buontalientiana alla città contemporanea" e il terzo "Isola d'Elba, Baratti e Populonia": «Queste opere condividono il modo di fare storia.

«È un grande piacere parlare di questa opera che nasce da contatti, incontri con storici, fotografi e giornalisti locali» ha dichiarato Paperini, che ha aggiunto: «Per dimostrare l'importanza che Piombino ha avuto nella Storia non basterebbe una collana intera di volumi".

Nei prossimi giorni, i volumi saranno disponibili gratuitamente presso le filiali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

Agenzia Marittima
LE NAVI

GENOVA (Sede Centrale)
Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409
e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it



MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI

NAVI

VOY

IMBARCO

DATA

| | | | | |
|--|------------------|--------|-----------|----------------|
| FAR EAST and (only from GENOA) PERSIAN GULF + RED SEA + EAST AFRICA+ PAKISTAN | APL MEXICO CITY | ONN9ZE | LA SPEZIA | 29 aprile 2021 |
| | CONTI EVEREST | MA114A | LA SPEZIA | 30 aprile 2021 |
| | MSC RACHELE | MA116A | LA SPEZIA | 6 maggio 2021 |
| | SAN VICENTE | ME116W | LEGHORN | 3 maggio 2021 |
| | MSC VITTORIA | ME117W | LEGHORN | 10 maggio 2021 |
| PERSIAN GULF + RED SEA + EAST AFRICA+ PAKISTAN | MSC ALBANY | MM116A | GENOVA | 25 aprile 2021 |
| | MSC ATHOS | MM117A | GENOVA | 2 maggio 2021 |
| | MSC ALBANY | MM116A | LEGHORN | 27 aprile 2021 |
| AUSTRALIA - TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA | MSC ATHOS | MM117A | LEGHORN | 4 maggio 2021 |
| | MSC MAXIME | MC116A | LA SPEZIA | 29 aprile 2021 |
| | MSC SILVIA | MC117A | LA SPEZIA | 6 maggio 2021 |
| USA NORD ATLANTICO | SAG GOOD TIMING | YA117A | LA SPEZIA | 27 aprile 2021 |
| | ATLANTIC EXPRESS | YA118A | LA SPEZIA | 4 maggio 2021 |
| | MSC NURIA | MW116A | GENOVA | 27 aprile 2021 |
| SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO | MSC CARMEN | MW117A | GENOVA | 4 maggio 2021 |
| | MSC NURIA | MW116A | LEGHORN | 25 aprile 2021 |
| | MSC CARMEN | MW117A | LEGHORN | 2 maggio 2021 |
| WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST | MSC BRIANNA | CX116A | LEGHORN | 27 aprile 2021 |
| | MSC SARISKA | CX117A | LEGHORN | 3 maggio 2021 |
| LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA | MSC BRIANNA | CX116A | GENOVA | 28 aprile 2021 |
| | MSC SARISKA | CX117A | GENOVA | 5 maggio 2021 |
| | MSC MAUREEN | NL115R | LA SPEZIA | 24 aprile 2021 |
| WEST AFRICA | MSC YOKOHAMA | NL116R | LA SPEZIA | 30 aprile 2021 |
| | MSC FLORENTINA | NL117R | LA SPEZIA | 7 maggio 2021 |
| | MSC CAPUCINE R | YM116A | LA SPEZIA | 27 aprile 2021 |
| CANADA | MSC ASLI | YM117A | LA SPEZIA | 4 maggio 2021 |
| | MSC SARISKA | CX912A | GENOVA | 25 marzo 2019 |
| | MSC BRIANNA | CX913A | GENOVA | 31 marzo 2019 |
| NORD EUROPA | MSC ROMANE | NL911R | LA SPEZIA | 28 marzo 2019 |
| | CONTI COURAGE | NL912R | LA SPEZIA | 7 aprile 2019 |
| | CPO BREMEN | NL913R | LA SPEZIA | 11 aprile 2019 |
| MAROCCO | ATHENA | YM913A | LA SPEZIA | 19 marzo 2019 |
| | TBN | YM914A | LA SPEZIA | 21 marzo 2019 |

PER MIGLIORARE LA SICUREZZA DEI LAVORATORI

Ponte mobile a colonna nei serbatoi Gas&Heat



Nella foto: Un ponte mobile all'interno di un mega-serbatoio.

PISA – Alla continua ricerca di modalità e tecnologie anche nella realizzazione dei manufatti, un

significativo esempio viene dalla Gas&Heat, che come abbiamo recentemente pubblicato sta comple-

tando l'hub del GNL a Oristano ma che è il più importante specialista italiano di serbatoi criogenici a pressione: che vengono costruiti vicino al Canale dei Navicelli, nell'apposita struttura e quindi imbarcati su chiatte per il porto di Livorno, dove proseguono poi via mare per tutto il mondo.

La nostra esperienza - dice una nota dell'azienda - è a servizio del cliente. Nella fattispecie, davvero il Plac (Ponte Mobile a Colonna) si utilizza solo in edilizia?

«Noi della Gas&Heat - sottolinea l'ingegner Evangelisti, ceo dell'azienda - siamo alla costante ricerca e sviluppo di applicazioni tecnologiche mirate al miglioramento e la sicurezza degli ambienti di lavoro. In questo caso la dismissione di ponteggi tradizionali in ferro all'interno di serbatoi in acciaio inox ci ha permesso di eliminare una serie di rischi importanti di interferenze e cosa importante l'ergonomia dei nostri "dottori della saldatura".

operation".

In quest'ultimo caso si tratta della sincronizzazione tra voyage plan e operazioni portuali, dell'ottimizzazione della velocità delle navi per ridurre le attese per operazioni commerciali, dell'efficace comunicazione tra porto e nave per disponibilità di banchina e manodopera, tenendo conto dei servizi nautici e delle condizioni meteo dei singoli porti.

La serata, seguita da oltre 120 operatori del settore collegati via web, ha visto anche gli interventi del Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste, ammiraglio Vitale, del presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci, del presidente della sezione triestina, Fabrizio Zerbini, e del presidente di Atena FVG, Paolo Frandoli.

«A breve la possibilità di fare bunkeraggio con nuovi propellenti



Con noi il tuo business non ha confini

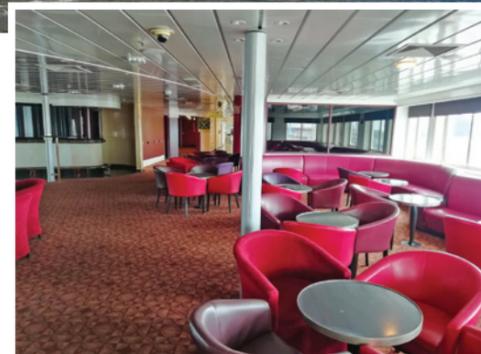
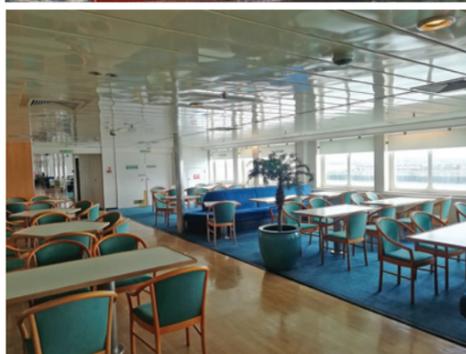
Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

sarà uno dei fattori che farà scegliere il Porto da scalare alle compagnie di navigazione» ha commentato il presidente Zerbini richiamando l'attenzione su uno dei punti focali e ancora

parzialmente irrisolti della questione «Devono essere attrezzate le navi, per ricevere energia da terra. E per rifornirle si dovrà aumentare, a terra, la produzione di energia elettrica».

Entra in flotta la "GNV Aries"

Consegnata la nave da 2.100 metri lineari di capacità: opererà le linee con la Sicilia



Sealand, unità costruita nel 2009 presso i Cantieri Visentini, con una capacità di 2.255 metri lineari e 880 persone, e nel 2020 GNV aveva annunciato l'arrivo di GNV Bridge, unità di nuova costruzione, attualmente in fase di realizzazione presso i Cantieri Visentini, che con 2.564 metri lineari garantirà un aumento della capacità di stiva

DAL WEBINAR DEL PROPELLER CLUB DI TRIESTE

Navigare inquinando meno

Tante soluzioni e un blend di carburanti con reti pianificate

TRIESTE – Non c'è una direzione unica, nessuna bacchetta magica ma una somma di interventi che ci porteranno ad abbassare in maniera pesante le emissioni inquinanti nell'arco dei prossimi trent'anni. Lo sostengono gli esperti del settore, alcuni dei quali sono stati ospiti al webinar organizzato dal Propeller Club Port of Trieste in collaborazione con Atena (Associazione di Tecnica Navale) FVG, dal titolo "Carburanti green e neutralità climatica: sfide e soluzioni per il trasporto marittimo".

«Ad oggi non c'è un'unica direzione sulla quale puntare, ci sono 4-5 categorie di combustibili ma poi infinite possibilità di blend» ha spiegato il primo dei relatori, l'ingegner Giulio Tirelli, direttore business development marine power di Wartsila Italia, secondo il quale ci sono anche altri elementi tecnici per portare avanti la transizione, mentre i combustibili alternativi non vedranno la luce in maniera estremamente veloce.

L'ambizioso obiettivo della Comunità Europea è quello di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 prevedendo, tra le varie opzioni, una riduzione dell'80%, rispetto ai livelli del 1990, delle emissioni prodotte nei settori dell'energia, dei trasporti, dell'industria pesante e dell'edilizia con un traguardo intermedio del 55% entro il 2030.

Di sistemi ibridi per i motori (elettrico e combustione interna) e delle diverse combinazioni, spesso scelte a seconda del tipo di navi alle quali



Fabrizio Zerbini

sono destinati, ha parlato l'ingegner Matteo Dodero, assegnista di ricerca di Costruzioni e impianti navali e marini all'Università di Trieste.

Anche Dodero ha posto l'accento sulla necessità di implementare le strutture portuali e studiare nuovi combustibili.

Il professor Giorgio Sulligoi, ordinario di Sistemi elettrici per l'energia all'Università di Trieste, ha invece illustrato un primo caso concreto (pure trattandosi ancora di un progetto) per quanto riguarda l'elettrificazione delle banchine portuali.

Il Porto di Trieste, infatti, sta esaminando questa possibilità, anche grazie ad un mix di contributi europei e statali che lo stanno portando verso una vera e propria svolta green.

«L'elettrificazione è possibile se si riesce a farla tramite energie rinnovabili.

La decarbonizzazione si fa, proprio in percentuale alla quota delle energie rinnovabili utilizzate» ha spiegato il professor Sulligoi, che ha poi centrato la relazione sulle diverse tecniche per l'elettrificazione dei porti, sottolineando come il cosiddetto "cold ironing" sia solo uno di queste.

Una serie di interventi, quelli previsti a Trieste, capaci di coinvolgere l'intero territorio, con diversi attori, alcune criticità da superare e numerose opportunità anche per chi non è direttamente coinvolto col lavoro portuale.

«A Trieste sarà importante affrontare il tema della pianificazione delle reti. Dobbiamo essere certi che le reti a monte siano adeguate. Il controllo non è una questione banale, non si tratta solo di incrementare potenza» ha concluso Sulligoi, che si occupa dell'argomento già da una decina d'anni.

In chiusura, l'ingegner Stefano Beduschi, dirigente di Italia Marittima, che ha parlato di misure di efficientamento operativo, come parte essenziale per raggiungere gli ambiziosi obiettivi che si è posto il mondo dello shipping a livello globale.

Tra questi le colonne portanti sono costituite dai servizi di ottimizzazione della rotta sulla base delle condizioni meteo, dall'ottimizzazione dei processi di carico e scarico delle navi, e da cosiddetto "just in time



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



SEDE OPERATIVA

REVAMPING GRU

FULL RENTAL

PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24

MANUTENZIONE BANCHINE



CON DUE SPECIFICI PROGETTI NELL'AMBITO DEL MANIFESTO DELLA SOSTENIBILITÀ

Un hub a Venezia per l'idrogeno verde

La collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park



Cinzia Zircone

VENEZIA - Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park.

In un momento storico particolare come quello attuale - dice l'AdSP - la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio.

La collaborazione è avviata su due

progetti specifici:

Il progetto "Ports8", con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports";

Il progetto "SUNSHINH3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica.

L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità" e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea.

Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza

attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro.

"I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova" - ha commentato Cinzia Zircone, commissaria straordinaria AdSP MAS - "Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto "Venice LNG" per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale mirerà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale".

NEL DECENNALE DELL'INIZIATIVA DI MAREVIVO

Piccoli naturalisti crescono a scuola

In arrivo il "Blue Corner dei Delfini Guardiani"



ROMA - Imparare a riconoscere un animale studiando le tracce del suo passaggio, scoprire di più sull'ecosistema spiaggia passando al microscopio i granelli di sabbia o rocce, costruire alcuni strumenti per lo studio del tempo con materiale di riciclo. Ma anche fare i conti con le principali minacce che affliggono il Pianeta Oceano e comprendere l'importanza di assumere comportamenti sostenibili. Queste sono solo alcune delle azioni che vedranno protagonisti circa 1.000 studenti di 21 scuole primarie nelle isole di

Lipari, Salina, Vulcano, Stromboli, Panarea, Alicudi, Filicudi, Favignana, Marettimo, Elba e nella città di Milazzo grazie al "Blue Corner dei Delfini Guardiani", un'edizione speciale dello storico progetto di educazione ambientale di Marevivo che negli anni ha visto coinvolte tutte le isole minori italiane, rivisitato a causa delle restrizioni imposte dalla Pandemia e realizzato grazie al rinnovato supporto della MSC Foundation.

Per l'anno scolastico in corso, Marevivo donerà ad ogni plesso

scolastico che aderisce al progetto "Delfini Guardiani" il "Blue Corner", ossia un contenitore di attività in parte virtuale e in parte fisico che potrà sofferire all'impossibilità di uscire sostituendo così le esperienze all'aperto con l'osservazione scientifica condotta attraverso gli strumenti più frequentemente usati dai naturalisti. Potrà essere utilizzato per completare un laboratorio scientifico già disponibile presso l'istituto scolastico o per allestire uno spazio interno alla scuola. A suggerire ai docenti esperimenti ed approfondimenti da fare in classe con gli strumenti scientifici e i materiali a disposizione, ci sarà uno specifico kit di schede didattiche ed un video-tutorial realizzato dagli operatori dell'associazione.

Il progetto gode del patrocinio del Ministero della Transizione Ecologica, del CUTFAA (Comando Unità per la Tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare dei Carabinieri Forestali), di Federparchi, dei Comuni di Capoliveri, Favignana, Milazzo, Leni, Lipari, Malfa, Portoferraio, Santa Marina Salina, delle Aree Marine Protette delle Egadi e di Capo Milazzo e del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano e può contare sulla collaborazione della Marina Militare e del Corpo delle Capitanerie di Porto.

CON TECNOLOGIE AVANZATE PER RIDURRE CONSUMI E INQUINAMENTO

FERROVIENORD da Alstom venti treni a media capacità

Si aggiungono ai 31 "Donizetti" già previsti dal programma di Regione Lombardia

MILANO - FERROVIENORD e Alstom hanno sottoscritto - nell'ambito di un Accordo Quadro stipulato a novembre 2019 - il secondo contratto applicativo per la fornitura di ulteriori 20 treni "Donizetti" a media capacità per il servizio ferroviario regionale, per un importo di 125 milioni di euro. Questi convogli si aggiungono ai 31 già previsti dal primo contratto applicativo, firmato contestualmente all'Accordo Quadro.

Programma Regione Lombardia - La firma di questo secondo contratto applicativo fa seguito a quanto stabilito da Regione Lombardia che, con una delibera del 17 marzo 2021, ha ampliato il proprio programma di acquisto di nuovi treni, aggiungendo 46 convogli - 26 "Caravaggio" ad alta capacità e 20 "Donizetti" a media capacità - ai 176 già previsti e portando quindi a 222 il totale, per uno stanziamento complessivo di 1,958 miliardi (1,607 miliardi del programma approvato nel 2017 e aggiornato nel 2019, più 351 milioni aggiunti con la delibera del 17 marzo 2021).

Secondo contratto applicativo - La consegna dei primi treni acquistati con questo secondo contratto applicativo è prevista da giugno 2023. I convogli sono destinati alla direttrice Milano - Sondrio - Tirano.

"I finanziamenti di Regione Lombardia stanno consentendo il progressivo rinnovamento del materiale rotabile - commenta il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana -: treni nuovi e all'avanguardia sono già in circolazione su diverse linee lombarde e da qui ai prossimi anni il piano di investimenti dispiegherà appieno i propri effetti".



"La delibera regionale di poche settimane fa - aggiunge l'assessore regionale a Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile Claudia Maria Terzi - ha integrato il già corposo programma di acquisti in atto, sempre con l'obiettivo di efficientare il trasporto ferroviario. Treni nuovi e confortevoli significa migliorare l'esperienza di viaggio degli utenti e diminuire i disagi legati alla vetustà del parco mezzi".

"Il radicale rinnovamento della flotta di Trenord che stiamo realizzando in questi anni grazie ai finanziamenti e alle indicazioni di Regione Lombardia - spiega il presidente di FNM Andrea Gibelli - sta portando e porterà sempre più benefici in termini di qualità del servizio e comfort, ma anche dal punto di vista della sostenibilità, grazie alla riduzione dei consumi che i nuovi treni garantiscono e all'utilizzo di materiali riciclabili".

"Siamo felici - sottolinea il presidente di FERROVIENORD Paolo Nozza - di poter dare il nostro contributo a questa grande operazione promossa dalla Regione per garantire alla Lombardia un servizio ferroviario sempre più

efficiente e di qualità".

"Siamo molto lieti di sostenere FNM e FERROVIENORD nel fornire un trasporto locale moderno e sostenibile. Negli ultimi 10 anni, Alstom ha consegnato 54 treni regionali in Lombardia. La nuova generazione di Coradia Stream rappresenta l'ultima versione elettrica progettata e prodotta da Alstom per il trasporto regionale" dichiara Michele Viale, amministratore delegato di Alstom Italia e presidente e amministratore delegato Alstom Ferroviaria.

I Donizetti sono convogli mono piano, bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione elettrica 3 kV. Sono lunghi 84,2 metri, hanno 518 posti, di cui 263 a sedere. La velocità massima è di 160 km/h. - Rispetto alla flotta attuale, è stata stimata una riduzione del 30% dei consumi di energia. Molto elevato inoltre il ricorso a materiali riciclabili (indice di riutilizzo pari al 96%). Da sottolineare anche la riduzione di rumori e vibrazioni, il potenziamento del sistema di climatizzazione e l'ampiezza delle aree di seduta e dei corridoi, adatti alle persone a mobilità ridotta.

NEL PORTO DI MARINA DI CARRARA DA DOGANA E CAPITANERIA

Troppo zolfo, nave multata



MARINADI CARRARA - I funzionari dell'Agenzia delle dogane di Pisa in servizio a Marina di Carrara, nell'ambito dell'attività congiunta con la locale Capitaneria di Porto finalizzata ai controlli ambientali a bordo delle navi sul rispetto del tenore di zolfo dei combustibili navali, hanno contestato al comandante della nave cargo battente bandiera Saint Vincent e Grenadine, ormeggiata nel

porto di Marina di Carrara, l'impiego di prodotti energetici non a norma.

Dai campioni di prodotto energetico prelevati a bordo della nave e inviati per le analisi al Laboratorio Chimico ADM di Livorno è risultato che il tenore di zolfo fosse superiore alle specifiche previste, determinando una sanzione amministrativa comminata da parte della Guardia Costiera pari a 30.000 euro al co-

mandante della nave: sanzione che nei casi di specie può essere elevata fino a un importo di 150.000 euro.

L'attività posta in essere - comunica la Dogana - che rientra nel protocollo di intesa siglato tra ADM e Capitaneria di Porto, evidenzia quanto sia efficace e importante la sinergia delle istituzioni sul territorio al fine della tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.



CON LA DEMOLIZIONE DELLA "MAR GRANDE" AI CANTIERI S. GIORGIO DEL PORTO

Parte da Genova lo "ship recycling"



GENOVA – Il comandante della Capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della MN Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un'ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96

metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni.

È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell'International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate

procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di concerto con il Ministro dell'Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l'approvazione dei piani di ship recycling e l'esecuzione delle relative attività di controllo.

Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia.

San Giorgio del Porto è l'unico cantiere italiano iscritto nell'elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza, potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.

DALLO STABILIMENTO LOCALE DI FINCANTIERI

La "Viking Venus" consegnata ad Ancona



TRIESTE – È stata consegnata presso lo stabilimento di Ancona "Viking Venus", la nuova nave da crociera di Fincantieri per la società armatrice Viking.

L'unità si posizionerà nel segmento di mercato di unità di piccole dimensioni, infatti, come le unità gemelle, avrà una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, sarà dotata di 465 cabine e potrà ospitare a

bordo 930 passeggeri.

La nave, settima della classe, è stata progettata da affermati architetti e ingegneri navali, tra cui un team di interior design di SMC Design, con sede a Londra, e di Rottet Studios, con sede a Los Angeles, che hanno conferito al progetto di "Viking Venus" un'ispirazione in stile scandinavo moderno, caratterizzato da un'e-

leganza sofisticata ma funzionale. Oltre alle cabine tutte con veranda la nave dispone di spaziose suite con ampi affacci, due piscine, di cui una infinity pool a poppa, numerose opzioni per cenare all'aperto e una spa progettata secondo la tradizione del benessere scandinavo, con una sauna e una grotta della neve.

Le navi Viking sono costruite secondo le più recenti normative in tema di navigazione e fornite dei più moderni sistemi di sicurezza, compreso il "safe return to port". Sono inoltre dotate di motori ad alta efficienza, idrodinamica e carena ottimizzate con conseguente abbattimento dei consumi e sistemi che riducono al minimo l'inquinamento dei gas di scarico e che soddisfano le più severe normative ambientali.

La prima della serie, "Viking Star", è stata realizzata nel cantiere di Marghera e consegnata nel 2015. Le unità successive, "Viking Sea", "Viking Sky", "Viking Sun", "Viking Orion" e "Viking Jupiter", consegnate tra il 2016 e il 2019, sono state costruite ad Ancona. Altre 9 unità, incluse quelle in opzione, prenderanno il mare dagli stabilimenti italiani nei prossimi anni.

DAL CANTIERE DI VIAREGGIO DEL GRUPPO

Varato da Benetti l'undicesimo Delfino



VIAREGGIO – È stato varato presso il cantiere Benetti di Viareggio BD111, l'undicesima unità

di Delfino 95, yacht della categoria Class realizzato in vetroresina e lungo 29 metri. Le linee esterne

sinuose e dinamiche progettate da Giorgio M. Casseta si fondono armoniosamente con i luminosi interni sviluppati dal dipartimento di Interior Style di Benetti. L'architettura navale è stata sviluppata dallo studio Plana - Pierluigi Ausonio naval architecture.

BD111 accoglie 10 ospiti su 3 ponti. Il salone principale e la galley, a centro nave sul Main Deck, precedono la cabina armatoriale a tutto baglio. 4 cabine Vip sul Lower Deck sono in un ambiente separato dalle 3 cabine a prua che ospitano le 5 persone di equipaggio. L'autonomia, ad una velocità di crociera di 10 nodi, è 2.320 miglia marine. Lo yacht è di proprietà di SeaNet Europe Ltd, una società di co-ownership di yacht con sede a Malta, che ora vanta nella sua flotta 4 yacht Azimut | Benetti.

DALL'AEROPORTO DI FIUMICINO (ROMA)

Poste Air Cargo vola a Tel Aviv

Un nuovo collegamento settimanale con un capace vettore solo merci



ROMA – Poste Air Cargo amplia il proprio raggio di azione con la

nuova rotta - aperta il 10 aprile scorso - per Tel Aviv con un volo merci

settimanale. Lo ha annunciato la stessa compagnia aerea spiegando che il nuovo collegamento del vettore cargo del Gruppo Poste Italiane, che vede già una ampia rete di connessione in Italia e in particolare nelle regioni del Sud e nelle isole, si inserisce nel quadro del piano di espansione sul mercato internazionale con l'obiettivo di rafforzare la sua presenza nel trasporto aereo merci nel bacino del Mediterraneo.

Il volo verso la metropoli israeliana è programmato su base settimanale con partenza il sabato dall'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino. Tel Aviv è la prima destinazione internazionale di linea per Poste Air Cargo e rappresenta una soluzione logistica alle attuali necessità in import ed export tra l'Italia e Israele, garantendo una connessione diretta sia ai prodotti a valore aggiunto (farmaceutici, aerospaziali e deperibili), sia alle altre tipologie di merce trasportabili per via aerea. Il collegamento aereo con Tel Aviv offre ad entrambi i mercati una capacità main deck diretta ed esclusiva vocazione cargo. La compagnia rende disponibile una capacità annuale di 825.000 kgs/500 pallet main deck/7500 metri cubi.

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi



BolognaFiere 6/8 ottobre 2021

www.mirumir.it

PS PORT & SHIPPING TECH XIII edizione

main conference genoa shipping week

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

GENOVA 6 - 8 Ottobre 2021 pstconference.it

CON UNA IMPORTANTE SPECIALIZZAZIONE AL PROJECT CARGO

AscoService aderisce ad ALIS

Guido Grimaldi: "L'azienda svizzera opera nei mercati internazionali nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale"

ROMA - "È con grandissimo piacere che diamo il benvenuto in ALIS all'azienda svizzera AscoService, che propone un'ampia gamma di attività e soluzioni logistiche al fine di favorire l'intermodalità e combinare il trasporto merci ferroviario, stradale e marittimo, focalizzandosi principalmente sui trasporti eccezionali via ferro ed implementando un'apposita divisione dedicata al project cargo".

Il presidente di ALIS Guido Grimaldi annuncia l'adesione all'Associazione di AscoService, società svizzera nata nel 2002 con sede a Zurigo, attiva nel trading & shipping di materie prime nei mercati di tutto il mondo, operando principalmente in quello Asiatico, Nord-Europeo e Centro-Americano.

"AscoService rappresenta un

altro esempio virtuoso per il nostro cluster, condividendone pienamente la visione orientata all'internazionalizzazione delle imprese e allo sviluppo di una logistica sempre più efficiente e sostenibile. Siamo convinti di poter da subito avviare un percorso sinergico - aggiunge il presidente di ALIS - con l'obiettivo comune di contribuire a costruire un futuro sempre più competitivo per le aziende del comparto".

"Nell'ambito delle attività logistiche di AscoService, abbiamo recentemente implementato un'apposita divisione dedicata al project cargo, con particolare attenzione al mercato italiano, capace di occuparsi di tutte le fasi della catena logistica, dall'ingegneria iniziale fino al posizionamento a destino della commessa. Nello specifico

- dichiara Umberto Cavallaro, di AscoService - siamo incentrati a trovare le migliori soluzioni logistiche per carichi fuori sagoma e fuori peso nel rispetto dell'ambiente e della convenienza economica, cercando di ottimizzare il primo e l'ultimo miglio via strada ed effettuare via ferro o via mare il maggior percorso. L'obiettivo della nostra adesione ad ALIS è quello di entrare sempre più in contatto con i player principali del trasporto e della logistica che, come noi, credono fortemente nel processo di rinnovamento, modernizzazione ed innovazione del settore, come dimostrano ad esempio gli investimenti in navi di ultimissima generazione, mezzi ferroviari sempre più tecnologicamente avanzati e veicoli stradali green e a basso impatto ambientale".

RIPARTITI I LAVORI AL MINISTERO MIMS

Il Position Paper sul Cargo Aereo

Gli obiettivi: Sportello Unico Doganale, digitalizzazione, aggiornamento infrastrutturale



Alessandro Albertini

ROMA - Sotto la direzione di Costantino Fiorillo, direttore generale per gli aeroporti e il trasporto aereo del MIMS, sono ripartiti i lavori sul Position Paper Cargo Aereo, documento frutto di un dialogo tra Ministero e tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore del trasporto aereo delle merci, iniziato nel 2016 e che oggi riceve un nuovo impulso.

L'obiettivo di tutti gli intervenuti (amministrazioni pubbliche e associazioni di imprese) è quello di arrivare in tempi rapidi alla sua piena attuazione. Sono tre, in particolare, i punti sottolineati da ANAMA (associazione aderente a Confetra e Fedespedi) su cui intervenire ed evidenziati dal Position Paper Cargo Aereo:

- piena attivazione dello Sportello Unico Doganale dei Controlli (SuDoCo); - digitalizzazione di documenti e procedure; - aggiornamento infrastrutturale degli aeroporti individuati come strategici per il cargo aereo, con l'ammmodernamento delle cargo city.

Il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini, ha così commentato l'incontro: "Innanzitutto desidero

ringraziare il ministro Giovannini e il direttore Costantino Fiorillo, per avere accolto il nostro invito a riaprire questo importante Tavolo, ormai fermo da qualche anno. Si tratta di un importante riconoscimento da parte del Governo rispetto alla strategicità del settore cargo per il Paese. In questi anni alcuni passi avanti sono stati fatti grazie all'impegno dei 'singoli'. Tuttavia, per affrontare le sfide che l'oggi ci impone, occorre lavorare come 'Sistema-Paese', per evitare che quanto fatto venga disperso. Dobbiamo sfruttare questo mutato contesto, trasformando la crisi in opportunità, per aumentare la competitività delle nostre merci: non dimentichiamo che per via aerea viene movimentato oltre il 25%, in valore, dell'export italiano extra UE. Il percorso delineato dal dottor Fiorillo dimostra la volontà di porre sulla logistica e sul trasporto aereo la giusta attenzione, come succede in tutti i Paesi Europei".

Come rivelato dal Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo, realizzato dal Cluster Cargo Aereo e da ANAMA in collaborazione con TRT, l'Italia è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come il farmaceutico (che nell'ultimo anno ha ovviamente aumentato la sua valenza economica e strategica), la meccanica fine e il Made in Italy. Lo studio ha evidenziato, inoltre, un potenziale ancora inesperto per il comparto aereo, anche a causa dei tempi più lunghi di attraversamento delle merci nei nostri scali dovuti a infrastrutture non adeguate e ad un eccesso di burocrazia, che invece risulta essere ridotta all'essenziale in altri scali Europei. Non a caso il sistema aeroportuale italiano movimentava solo il 7% del cargo aereo europeo, contro

CORA
TRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adr e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno
Via delle Cateratte, 25
Tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia
Via Bolano 20
19037 Santo Stefano di Magra (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
e-mail: contatti@coratrasporti.com

DAI VERTICI DI FEDERAGENTI

Sterili le polemiche sui noli container

Necessario puntare tutti sull'efficienza della 'supply chain'



Alessandro Santi

fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche.

"La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione - sostiene Santi - ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando 'supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle 'supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia".

Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportati per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 mt di lunghezza. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle 'supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale.

"Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili - conclude Santi - alcune polemiche o scontri sulla 'supply chain' e specialmente di quella componente marittima che della 'supply chain' è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della 'supply chain', i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori".

CON UN NUOVO ACCORDO PER L'AMBIENTE FIRMATO AI MASSIMI LIVELLI

Guardia Costiera e Istituto Tethys: via alla nuova "funzione avvistamenti"



Nella foto: Un momento dell'accordo.

ROMA - È stato formalizzato e presentato venerdì scorso nella suggestiva cornice della Sala degli specchi del Comune di Sanremo, un nuovo accordo tra il Comando generale della Guardia Costiera e l'Istituto Tethys Onlus. A sottoscrivere, l'ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino, comandante generale delle Capitanerie di Porto, e il dottor Simone Panigada, presidente dell'Istituto che si adopera per la conservazione dell'ambiente marino.

La sottoscrizione della convenzione - che si inserisce in una più ampia e consolidata sinergia d'intenti che vede Guardia Costiera e Istituto Tethys collaborare già su diversi filoni ambientali - rende pienamente operativa la nuova "funzione avvistamenti" dell'App #PlasticFreeGC; funzione, quest'ultima, presentata al grande pubblico in occasione della

"Giornata del mare e della cultura marinara", dello scorso 11 aprile.

All'importante momento formale ha preso parte anche il sindaco di Sanremo Alberto Biancheri, non solo in qualità di padrone di casa, ma anche di primo cittadino della comunità costiera sanremese, da sempre sensibile alle tematiche ambientali e impegnata nella tutela dell'habitat marino, particolarmente florido in quel contesto geografico.

La nuova funzione, ormai pienamente attiva con la sottoscrizione dell'accordo, è stata pensata per arricchire l'app lanciata nell'ambito dell'omonimo progetto #PlasticFreeGC, di comunicazione ed educazione ambientale sul contrasto alla dispersione delle microplastiche in mare; iniziativa promossa dal Comando Generale della Guardia Costiera nel 2019 su diretto mandato dell'allora Ministero dell'Ambiente. Così - scaricando l'app gratuita #PlasticFreeGC - attraverso la funzione avvistamenti, il cittadino avrà l'opportunità di se-

gnalare, con il proprio smartphone, la presenza di particolari specie marine, accedendo all'app che ne rileverà automaticamente la posizione, geolocalizzerà le immagini che verranno condivise in diretta. Tutte le informazioni derivanti dalle segnalazioni confluiranno presso il Comando Generale e verranno poi sottoposte ad una verifica di carattere scientifico curata dall'Istituto Tethys Onlus per l'identificazione della specie di appartenenza.

Elemento di particolare novità è che l'uso dell'app potenziata della nuova funzionalità - nata rivolgendosi principalmente a diportisti e cittadini amanti del mare - verrà esteso anche al personale operativo del Corpo, imbarcato sui mezzi della Guardia Costiera che operano quotidianamente in mare, affinché il più ampio quadro delle informazioni disponibili possa popolare un'unica banca dati per la successiva validazione scientifica.

Il lancio della nuova funzione coincide con lo straordinario avvistamento - nelle acque pontine - di un esemplare di balena grigia, una specie non mediterranea la cui popolazione atlantica si è estinta 300 anni fa, e verosimilmente proveniente dal Pacifico Orientale, primo caso nella storia di un suo avvistamento nei mari italiani. A tale proposito, è rilanciato l'invito a tutti i cittadini e fruitori del mare a supportare la comunità scientifica attraverso la condivisione di eventuali ulteriori avvistamenti del raro esemplare.

La virtuosa collaborazione lanciata nella circostanza per la ricerca e la tutela dei grandi vertebrati marini si arricchirà di ulteriori collaborazioni scientifiche per l'avvistamento e il riconoscimento degli squali presenti nei nostri mari.

Si ricorda, infine, il rispetto delle norme di condotta da tenere in caso di avvistamento a esemplari di cetacei (clicca qui per consultarle <https://drive.google.com/file/d/1y9h21VvYppRUGxqcB1fpLGNmoCpJrBz/view>).

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Panama rin- via i rincari

entrare in vigore sabato scorso. L'annuncio è stato la risposta a una lettera congiunta inviata dalla Camera internazionale delle spedizioni (ICS), Asian Shipowners' Association (ASA) e European Community Shipowners' Association (ECSA) che esprimeva preoccupazione per la velocità degli aumenti di prezzo che sarebbero dovuti iniziare dal 15 aprile 2021.

Le modifiche proposte composte da un aumento minimo del costo per prenotazione di transito di US \$ 20.000 (+ 57%) e un aumento del costo massimo di US \$ 58.500 (+ 167%) inizieranno il 1° giugno prossimo.

La lettera, inviata il 17 marzo, esprimeva la preoccupazione per il "significativo aumento" delle tasse dichiarando inoltre che la data di inizio del 15 aprile indicata dagli ACP era troppo breve per l'industria marittima e gli utenti dei canali per potersi adeguare. ACP ha collegato l'aumento delle tariffe al variare delle condizioni di domanda e offerta per il servizio.

Come ribadito, il Canale di Panama è una delle rotte marittime più trafficate del mondo; quasi 14.000 transiti sono stati realizzati lo scorso anno.

Il segretario generale dell'ICS Guy Platten ha dichiarato dopo il rinvio degli aumenti: "Siamo rassicurati nel vedere che ACP ha risposto alle richieste del settore di posticipare il prezzo di prenotazione del transito dando all'industria il tempo di prepararsi completamente a questi cambiamenti. Gli aumenti rappresentano un significativo appesantimento dei costi, soprattutto se si considera il proseguimento dell'impatto economico della pandemia Covid-19. Apprezziamo che la modifica della tariffa sia progettata per adattarsi al cambiamento dell'offerta e richiesta per il servizio del Canale di Panama e non vediamo l'ora di istituire un dialogo produttivo con gli ACP per sviluppare una strategia di prezzo a lungo termine da fornire industria con prevedibilità sui costi di transito. Speriamo di poter tenere un incontro virtuale - ha detto ancora Platten - con gli ACP per discutere e ottenere maggiore chiarezza su questi temi".

Il segretario generale dell'ASA, Yuchi Sonoda ha osservato, "ASA vuole esprimere la nostra gratitudine all'ACP per aver preso in considerazione l'industria marittima e rinviare la sua implementazione dal 15 aprile 2021 al 1° giugno 2021. ASA apprezza che l'ACP continuerà a rivedere le voci degli utenti del canale e gestioni, sulla base di una maggiore stabilità economica e trasparenza".

Lavori urgenti? Eppur si muove...

la diga, a Livorno per la Darsena Europa e a Palermo per il polo cantieristico.

"Finalmente 'Italia Veloce' entra in fase attuativa con la nomina dei commissari - commenta una nota di Confetra - Orapidamente partano cantieri e opere". Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, plaude anche alla scelta del MIMS di pubblicare sul Sito istituzionale del Ministero, l'aggiornamento dello stato di avanzamento dei cantieri.

"Non sono ammissibili altri ritardi: questo elenco di opere fu presentato dalla ministra De Micheli lo scorso ottobre. Sono trascorsi sei mesi per nominare i commissari, operazione di management operativa che in una qualsiasi azienda sarebbe stata espletata in sei ore. Ma ora bene così.

"Possono partire i primi cantieri. E se i tempi saranno confermati, entro luglio il Paese dovrebbe pure disporre dei primi 21 miliardi di euro, anticipo del Recovery. Mi pare che ci siano tutte le condizioni per rimettere in moto opere e infrastrutture, materiali ed immateriali, indispensabili per rilasciare anche la logistica italiana" ha concluso Nicolini.

*
Poco da aggiungere, in realtà, all'implicito rimprovero di Nicolini sui sei mesi per una decisione che

doveva essere presa in sei giorni. Se non che i governi cambiano ma i... posapiano restano. Si veda con quale lentezza si sta procedendo anche alle nomine nelle presidenze delle AdSP, tutte ad oggi condizionate dal manuale Cencelli della politica. Indipendentemente dalla bravura dei presenti - in alcuni casi incontrovertibile - sono i tempi che fanno soffrire. Da dire, sul governo, alla Galileo Galilei: "Eppur si muove."

Il "Cavour" promosso

decollo verticale.

Si tratta, sottolinea la Marina, "di una pietra miliare nel percorso di acquisizione della strategica capacità di impiego dei nuovi velivoli, cui farà seguito, entro la fine del 2024, la 'Initial Operational Capability' e successivamente la 'Final Operational Capability' che coinciderà con la consegna dell'ultimo dei quindici F-35B alla Marina previsto dal programma".

L'iter si concluderà quindi con l'acquisizione della "Final Operational Capability" dopo la consegna del quindicesimo velivolo alla Marina.

Nel momento in cui gli F35-B inizieranno la regolare attività operativa l'Italia entrerà a far parte di una élite di pochi Paesi al mondo (insieme a Giappone e Regno Unito) in grado di esprimere una capacità portaeli con velivoli da combattimento di quinta generazione.

Il Corpo dei Marines degli Stati Uniti ha già cinque squadroni operativi F-35B. Il Regno Unito ha dichiarato la sua prima capacità operativa (IOC) con i suoi F-35B sull'HMS "Queen Elizabeth" poco più di due anni fa. Il nostro paese diventerà di fatto l'unico paese dell'Unione europea a vantare questa capacità, che in tempi difficili come gli attuali, con il ritorno alla contrapposizione dei blocchi militari e i tanti conflitti anche ai nostri confini marittimi, ci dà la garanzia sintetizzata dal celebre detto romano: Si vis pax para bellum.

"Un'impresa strategica per il Paese e la Marina militare a cui dovrà affiancarsi quella più specifica di amalgama con l'intera forza armata marittima", aveva sottolineato il capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone.

Ad Ancona: Africano

no, che subentra all'ottimo Rodolfo Giampieri, contro il quale si erano pronunciate le Regioni competenti, malgrado gli indubbi meriti del suo mandato.

Meriti riconosciuti anche in una nota dell'Associazione Italia Nostra, che fu tra i soggetti che firmarono l'appello per il mantenimento della Autorità Portuale del Medio Adriatico. Italia Nostra saluta il suo primo presidente Rodolfo Giampieri, giunto al termine del suo mandato e che si è reso sempre disponibile, negli anni, per un confronto corretto con il mondo culturale e ambientalista. Italia Nostra ringrazia Giampieri perché è stato uno dei soggetti che favorirono l'eliminazione di molta parte delle barriere artificiali sulle banchine, imposte dal trattato di Schengen; ha presieduto all'abbattimento dei silos (inutilizzati da tempo); ha investito risorse economiche per opere di recupero e il restauro nell'ambito portuale, nonché ha permesso l'installazione della fontana "dei due soli" dell'artista anconitano Cucchì.

"L'esperienza amministrativa di Giampieri - sottolinea Italia Nostra - si conclude contemporaneamente all'annuncio dell'abbandono della sosta in porto delle navi da crociera della MSC, un progetto fortemente sostenuto dal presidente uscente; un progetto fortemente contestato da noi e dalla cittadinanza per i danni all'ambiente ed alla salute per ben 15 milioni l'anno, come affermato nel progetto stesso. È per questo motivo che la Regione Marche ha disposto che il progetto sia sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed a Valutazione di Impatto Ambientale. Altro argomento divisivo con il presidente fu la chiusura della Stazione Marittima delle Ferrovie dello Stato, voluto dalla amministrazione comunale e deciso dalla Regione Marche. Ora si deve aprire un nuovo capitolo che deve vedere

il nuovo presidente, l'ingegner Matteo Africano, impegnato in un rilancio delle attività infrastrutturali del porto quali l'uscita dal porto a nord, il completamento della Banchina Marche, la realizzazione della "penisola" del progetto Montanari che permetterà l'allontanamento del traffico traghetti e crocieristico dal Porto Storico; un sito quest'ultimo che merita il riconoscimento UNESCO come proposto da noi e di cui avremo modo di riparlarci. Intanto auguri di buon lavoro al nuovo presidente Matteo Africano!"

Ad Ancona: ma chi era

mina dell'ingegner Matteo Africano non è ancora arrivata ad Ancona: ma si sa che il gossip, specie dove imperano le scelte politiche, va più veloce anche di Internet. In molti, davvero molti, in queste ore, si stanno chiedendo alla don Abbondio: "Chi era costui?"

Cerchiamo di rispondere: chi sta facendo le scarpe all'ottimo Giampieri è un giovane ingegnere che il sindaco di Roma Raggi nominò come rappresentante del suo Comune nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema di Civitavecchia. La sua esperienza professionale si è maturata, ci dicono, specialmente nel settore della portualità turistica oltre che nel Comitato di Gestione dei porti di Roma. Politicamente parlando lo definiscono un "grillino", voluto in particolare dalla regione Abruzzo (malgrado sia una Regione in mano alla destra, come del resto la Marche). Il perché è all'origine di una miriade di sotto-gossip, tra i quali riesco a pescare il tentativo abruzzese di valorizzare meglio, nel "sistema" il porto di Pescara. Aspette di Ancona, porto delle Marche? Dicono anche questo: ovviamente da verificare.

In quanto al neo-presidente ingegner Africano, dovrà adesso - appena insediato - avere il proprio Comitato di Gestione con le indicazioni delle due Regioni, dei comitati della Direzione Marittima. Al presidente spetta anche la nomina del segretario generale attualmente ricoperto dall'avvocato Matteo Paroli fino a tutto luglio. Si vedrà se ci sarà o no un segno di continuità con la gestione precedente anche dalla scelta per questo importante posto. Intanto va coperto il posto che Africano ha lasciato nel Comitato di Gestione dei porti di Roma. Anche qui il sindaco di Roma (e presumibilmente il movimento cui appartiene) saranno decisivi.

Nord Tirreno una gestione

di Piombino e bravo ex presidente dell'allora indipendente Autorità Portuale dello stesso porto di Piombino. Il Comitato però è monco: ancora in attesa, almeno al momento in cui scrivo, della designazione del rappresentante della Regione Toscana, che fino a ieri era l'ottimo ingegner Umberto Campana, ma che non si è più reso disponibile. In sostituzione circola il nome di un altro piombinese, cioè l'ex rappresentante di quel Comune nella prima parte del vecchio Comitato.

E allora? Allora sembrerebbe che i piombinesi facciano cappotto nel Comitato; perché a prescindere dal vicepresidente, che è il capitano di vascello Gaetano Angòra nel ruolo di Direttore Marittimo della Toscana, sia il delegato dal Comune di Livorno comandante Nerio Busdraghi, sia quello del Comune di Piombino avvocato Simone Verucci sono piombinesi.

Rimane la Toscana: che a sua volta, secondo le voci che circolano, sostituirebbe Campana con il neo-funziionario regionale Poli, già a suo tempo "affacciatosi" nel Comitato come rappresentante del comune di Piombino.

Fin qui le notizie. Latentazione allora qual'è? Beh, difficile digerire il fatto che in un Comitato di Gestione di un "Sistema" Portuale nel quale Livorno è il capofila, non ci sia a gestirlo nemmeno un livornese. E non per una questione di campanile: ma nell'amaro dubbio che a Livorno non ci sia un solo esperto livornese che abbia la capacità e specialmente la voglia di impegnarsi sul presente e il prossimo futuro del suo porto.

Campana a parte, c'è stato anche

l'avvocato Beppe Batini, che se ne intendeva e se ne intende, ma che a un certo punto ha lanciato la spugna.

Perché? Che c'entri la famosa "vocazione al martirio" richiesta a chi oggi è chiamato alle responsabilità primarie sui porti? Guerrieri, in un recente intervento, ha citato il motto latino "Sparsa colligo" come suo impegno per ritrovare la pace sociale in un porto, quello livornese, dilaniato da scontri continui, ricorsi record alla magistratura, veleni fuori e dentro l'AdSP. Forse la "piombinizzazione" dell'AdSP può essere una soluzione?

DALLA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

Simona Ballarini in pensione

LIVORNO - Con una sobria cerimonia, rispettosa dei vincoli tuttora imposti dall'emergenza Covid, la funzionaria amministrativo-contabile Simona Ballarini, storica impiegata civile in servizio presso la Capitaneria di porto, ha salutato il direttore marittimo ed i colleghi, cessando dal rapporto di lavoro dopo oltre 40 anni di onorato servizio.

La Ballarini, entrata nei ranghi del personale dipendente della Capitaneria labronica nel lontano 1980, è stata per circa sette anni

addetta ai servizi di contabilità per poi occuparsi delle attività amministrative correlate alla pesca marittima, incarico ricoperto fino all'atto del suo congedo. È stata anche per oltre trent'anni responsabile della segreteria impiegati civili dell'intero territorio regionale, diventando punto di riferimento per i colleghi toscani e le direzioni ministeriali del personale civile del Corpo delle Capitanerie di porto.

Costanti e numerosi sono stati gli attestati di stima ricevuti dall'utenza nel corso degli anni per la sua

come il pane, ma perché un po' tutti i porti maggiori del Tirreno stanno mettendo in essere la nascita di bacini di carenaggio: e chi ne ha ne vuole aggiungere altri. Da Savona a Genova, da Civitavecchia a Gioia Tauro fino a Palermo, sono tutti di corsa.

Coltiviamo nel nostro piccolo, davanti a questa reale esigenza di impianti per il carenaggio, anche una speranza: che una volta finita con gli eterni e disastrosi ricorsi ai vari gradi della magistratura, Guerrieri (che ha promesso di ricercare la pace sociale in porto) riesca anche a fare un altro miracolo: trovare un accordo tra imprese vincitrici e perdenti per operare insieme sul bacino di carenaggio livornese ridotto a una rottame. È solo un sogno d'una notte di fine aprile?

disponibilità nei rapporti d'ufficio intrattenuti, in particolare, col ceto peschereccio.

Il comandante della Capitaneria cv Angora ha voluto salutare la Ballarini con parole di vivo ringraziamento per il suo sempre professionale e gentile operato, tenendo a rimarcare a la preparazione ed il garbo dimostrati in ogni occasione, qualità che hanno peraltro contribuito a consolidare il rendimento e il prestigio dell'Autorità Marittima nei confronti della cittadinanza.

DALL'ASSEMBLEA DELL'ASSOCIAZIONE A GENOVA

Spediporto su NextGeneration

Importante lo sviluppo e integrazione della Zona Logistica Semplificata del porto

GENOVA - Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi, discussi nell'assemblea di Spediporto venerdì scorso e al centro dell'associazione e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre.

"Questa è la ragione per cui, come Spediporto - ha detto il presidente Alessandro Pitto - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiede, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro."

Per questo motivo all'assemblea - ha commentato Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto - "abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna"

"Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso



Alessandro Pitto

con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una "smartizzazione" del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale."

L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

"La Zona Logistica Semplificata "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea il dg Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione."

"La nostra idea - conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato

collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc...)"

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@lagazzettamarittima.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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica



Dal vino dell'Elba le radici della storia



Daniela Mugnai da Portoferraio ci scrive:

“Le parole insegnano, gli esempi trascinano” - affermava Sant'Agostino - e delle sue parole hanno fatto tesoro all'Istituto Statale d'Istruzione Superiore “R. Foresi” Portoferraio dove è stata allestita la prima vigna didattica.

La vigna, che verrà coltivata ad alberello, omaggia la secolare storia vitivinicola elbana. Il vitigno scelto è tra i più antichi della tradizione: l'Ansonica. Sono state messe a dimora 115 barbatelle rispettando la classica distanza di 1 metro per 1 metro per creare la base del futuro impianto a capannello. La cura della vigna sarà rigorosamente in regime biologico.

Il progetto è stato fortemente voluto da Enzo Giorgio Fazio, dirigente scolastico dell'Istituto Statale d'Istruzione Superiore “R. Foresi” di Portoferraio ed è stato progettato e realizzato da Antonio Arrighi, titolare dell'omonima Azienda Agricola a Porto Azzurro e da Stefano Dini, agronomo del gruppo Matura con il contributo della Coldiretti Elba.

Un importante legame fra scuola e territorio con l'intento di far conoscere la storia della millenaria tradizione vitivinicola elbana. L'Isola d'Elba, infatti, fino alla metà dell'800 era composta da 5000 ettari vitati, perlopiù vigneti ad alberello che ricoprivano le colline elbane fino quasi al mare.

Il vino dell'Elba era amato e ben conosciuto, fino all'arrivo della fillossera, un acaro importato dall'America, che ha distrutto la maggior parte delle vigne e delle produzioni elbane. Ad oggi, la superficie vitata conta circa 300 ettari, con 14 aziende che fanno parte del Consorzio di tutela Elba DOC e una produzione di circa 800.000 bottiglie l'anno.

“I ragazzi sono il futuro dell'isola e speriamo che si possano appassionare a questa antica e importante tradizione enologica che ha le sue radici prima dell'epoca romana e, nonostante le sfide nei secoli, resiste e rappresenta l'Elba nel mondo” - ha dichiarato Antonio Arrighi.

*

La storia delle isole toscane - e non solo - è fatta anche dai loro vini che sono stati apprezzati fin dall'antichità. Come sanno bene gli storici, i romani avevano addirittura creato una “votta del vino” che da Ostia andava sia a Nord verso l'Elba, la Capraia e l'Iberia, sia al Sud verso la Sicilia anch'essa celebre per i vigneti. L'iniziativa dell'istituto Foresi di Portoferraio è dunque importante non solo perché lascia in regalo ai ragazzi di oggi un bene prezioso, una vigna da vino che allieterà la loro vita, ma anche perché insegna a curare i valori della terra e della natura. Ben vengano questi esempi.

L'ART e i dettagli “omessi” da chiarire

Dall'avvocato Enrico Longhi, attento lettore dal nostro giornale, riceviamo:

Leggo sulle vostre pagine l'intervento del presidente dell'Autorità Regolazione Trasporti e, nell'attesa di avere qualche debita reazione dalle Associazioni dell'Autotrasporto, rilevo che non è stata detta l'unica cosa importante e necessaria.

Il presidente ha infatti omesso di indicare quali interventi regolatori a favore dell'autotrasporto sarebbero stati fatti dal suo Ente.

Va ricordato infatti che la sentenza del Consiglio di Stato n° 926 - 1\2\21 espressamente afferma che “la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di “mercato dei trasporti” (e dei “servizi accessori”); al contrario deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART, ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali”.

È quindi inutile vantare come graziose concessioni ai sudditi le esclusioni dai tributi già previste dalla legge e dai regolamenti, e che in realtà escludono solo le micro imprese ormai in via di estinzione.

Ciò che dovrebbe essere detto per legittimare la pretesa di riscossione del balzello è “cosa ha fatto l'ART per l'autotrasporto”. Ha forse regolato le tariffe dell'autotrasporto? No perché in regime di libero mercato non è possibile e non rientrerebbe comunque tra i suoi poteri. Ha regolato o imposto limiti per le tariffe autostradali?

Non risulta proprio. Ha regolato il prezzo dei carburanti? Men che meno.

Chiariscano una buona volta a che titolo vogliono spremere denaro dagli autotrasportatori, e magari chiariscano che lavoro fanno gli oltre centocinquanta tra dirigenti dipendenti e consulenti, diverso da quello svolto dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Grazie per l'ospitalità.

*

Malgrado i recenti tentativi di trovare una forma di collaborazione tra l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e i “regolati”, non sembra al momento che tutti siano disposti ad accollarsi il contributo che l'ART chiede: e che l'avvocato Longhi (ma non solo) contesta nella forma e nella sostanza. Siamo, di fatto, a uno scontro-confronto che è difficile sanare, anche perché la sentenza del Consiglio di Stato citata da Longhi non sembra lasciare molte scappatoie. Come sempre, su temi così importanti, ci si aspetterebbe che il Ministero competente sui trasporti aprisse un tavolo diretto di confronto tra le parti. Possiamo sperare?

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.

Petrolmafie: la strada da seguire

Dall'ufficio stampa di Assocostieri riceviamo, in relazione alle recenti operazioni di polizia a contrasto alle frodi sui carburanti:

Il fenomeno dell'illegalità nel settore dei carburanti ha assunto negli ultimi anni una rilevanza straordinaria a tutti i livelli della filiera commerciale: dall'approvvigionamento alla distribuzione.

“Le operazioni dei giorni scorsi, tra cui quella denominata “Petrolmafie” rappresentano la strada da seguire e dimostrano come il fenomeno dell'illegalità, nelle sue diverse forme, crei una concorrenza sleale a detrimento degli interessi degli operatori onesti della logistica energetica che hanno affrontato, anche in questo periodo connotato da una pesante crisi sanitaria e finanziaria, ingenti investimenti per ottemperare alle normative antifrode.

È quanto affermato dal direttore generale di Assocostieri avvocato Dario Soria - che in più occasioni ha ribadito come “la lotta all'illegalità per essere efficace non ha bisogno solamente di norme ma è fondamentale la collaborazione tra le istituzioni, le associazioni di settore e gli operatori”.

Tra le azioni antifrode che si sono susseguite negli anni condotte nel settore dei carburanti, l'operazione “Petrolmafie”, a parere di Assocostieri rappresenta un'importante operazione che ha portato alla luce una delle più grandi frodi fiscali nel commercio di carburante con il coinvolgimento diretto delle mafie in questa attività.

Da diversi anni Assocostieri è in prima linea nella lotta all'illegalità, accanto alle istituzioni, come dimostra la presenza dell'associazione al tavolo permanente sull'illegalità presieduto dal sottosegretario De Micheli.

Le recenti indagini che hanno fatto emergere il fenomeno delle imponenti infiltrazioni criminali nell'intera filiera logistica dei carburanti dimostrano che il nostro paese continui ad essere interessato da importanti traffici fraudolenti su grandi volumi di carburanti per autotrazione, nonostante i punti fermi e gli adempimenti individuati dalle amministrazioni fiscali nell'attività di contrasto alle frodi in questo settore.

“Accanto a tale mercato illegale e parallelo - ha aggiunto Soria - esiste, fortunatamente, una logistica petrolifera rappresentata da operatori onesti che continua, purtroppo, a subire gli effetti, da un lato, del crollo dei consumi e, dall'altro, di alcune delle innumerevoli norme tributarie antifrode, non sempre mirate. Il rischio è che le misure tributarie antifrode, se non adeguatamente calibrate e ponderate per colpire gli operatori criminali, possano produrre effetti modesti, a fronte di un gravoso impegno economico, potenzialmente lesivo per la sopravvivenza delle aziende oneste che hanno deciso di non prestare il fianco alla criminalità organizzata per continuare ad operare ed evitare la chiusura”.

*

Il danno ma qualche volta anche la beffa: questa la sintesi dell'intervento di Assocostieri a commento della brillante operazione dei giorni scorsi che ha stroncato - almeno si spera - uno dei più clamorosi sistemi di truffa sui carburanti: perché la beffa è rappresentata da alcune norme che dovrebbero tutelare la legalità ma che, secondo Assocostieri, complicano ulteriormente le attività di chi intende agire secondo legge. Si parla tanto in questo periodo storico di riforme per un Paese davvero moderno. Forse sarà il caso di aggiungere anche questo campo tra gli interventi urgenti per tutelare chi lavora onestamente.

La più piccola elettrica da città

Ci scrive un gruppetto di studenti di prima liceo dell'Istituto Enriquez di Livorno:



*

È vero che la Citroën sta offrendo sul web l'AMI, un quadriciclo di linea molto piacevole, guidabile anche a 14 anni, e ovviamente più comodo (e modaiolo) di uno scooter. L'AMI ha due posti, è ricaricabile da una presa elettrica in garage o in cortile, ma anche da quelle che quasi tutte le città (Livorno compresa) hanno installato e stanno installando nelle piazze. Il suo limite? Costa cara. Secondo gli allestimenti e i colori, costa da 7,5 mila euro a quasi 10 mila, dal doppio al triplo di uno scooter 50 cc. C'è chi sostiene che anche sul piano della sicurezza il gioco vale la candela. Ma dovete convincere i vostri genitori...

Monitoraggi ambientali e droni

Da una piccola società che opera nel campo delle start-up sui droni riceviamo:



Abbiamo letto su un sito ligure di un'operazione avviata da poco per il monitoraggio della prateria di posidonia utilizzando alcuni droni, ma senza dettagli esaurienti. Si tratta di apparecchi subacquei? E di che tipo? Siamo interessati a queste sperimentazioni perché stiamo lavorando nello stesso settore. Grazie

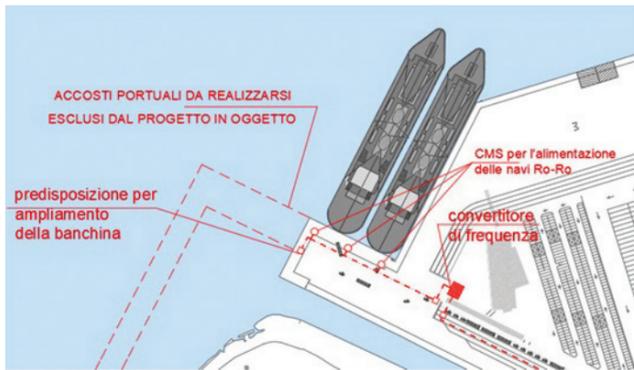
*

Da quello che ci risulta l'operazione è condotta nell'ambito dell'Università di Pisa, più esattamente del suo dipartimento di ingegneria dell'informazione insieme all'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente. La sperimentazione si svolge nelle acque di San Michele di Pagana, vicino a Rapallo, con una serie di test su nuovi sistemi di monitoraggio della posidonia oceanica, che è una pianta sottomarina molto utile come incubatore di molte specie animali e rappresenta anche una difesa dall'erosione costiera.

I droni utilizzati dovrebbero essere due: uno aereo, con fotocamera che rileva la prateria (la posidonia cresce a profondità molto ridotte ed è avvistabile dall'alto come macchie verdi sul fondale); un secondo subacqueo, con caratteristiche molto specializzate, in grado di fotografare da vicino le foglie e i rizomi della prateria. Si chiama “Zeno”, ha forma vagamente simile a un disco volante ed è dotato anche di sonar e di intelligenza artificiale per cavarsela pure in situazioni imprevedute. Dal dipartimento dell'Università di Pisa potete avere anche informazioni più dettagliate. E buon lavoro con la vostra start-up.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Bari e Brindisi, cold ironing e GNL



premiati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'AdSP MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B - (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports).

Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro). Nella graduatoria finale, l'Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema.

In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali.

Green ports: Anche in questo caso, il progetto presentato dall'Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l'attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L'impatto sull'ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell'inquinamento acustico. È prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing.

In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso

la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi ro-ro/pax o, in alternativa, di una nave ro-ro/pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV.

Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L'impianto sarà dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi ro-ro/pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie.

“La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale - commenta il presidente dell'Ente Ugo Patroni Griffi - abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell'importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l'avventura AdSP, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l'efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato - conclude Patroni Griffi - ha vinto una squadra che ha

giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull'Asse B, Parco del Castello Bari riconnesione Castello-Porto, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l'intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all'area della città vecchia. Un'altra

sfida importante che auspichiamo di vincere”.

Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Viceministro a Gioia Tauro



Nella foto (da sx): Morelli e Agostinelli.

Per presentare l'infrastruttura portuale, il commissario Andrea Agostinelli ha tenuto una riunione operativa alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente della Regione Calabria, Antonio Spirlì, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenico Catalfamo, i Terminasti e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine.

Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, Agostinelli ha posto l'attenzione sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, a Gioia Tauro è possibile ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila TEUs.

Tra gli obiettivi raggiunti, grazie alla piena sinergia con la Regione Calabria, il commissario Agostinelli si è soffermato sull'intermodalità, avviata grazie alla recente inaugurazione del gateway ferroviario, che garantirà l'integrazione con l'entroterra e il passaggio delle merci dal mare alle tratte terrestri regionali, nazionali e internazionali.

Il commissario Agostinelli ha, quindi, illustrato la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro e la realizzazione di un capannone industriale di 25 mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca.

Nell'ambito delle politiche a sostegno della Zona Economica Speciale, l'Ente ha presentato due progetti per le aree retro-portuali - per un ammontare di 13 mln di euro - approvati dal Ministero per la Coesione e inseriti nel PNRR.

Dagli obiettivi raggiunti a quelli da realizzare, Agostinelli ha puntato l'attenzione su due progetti presentati alla Struttura Tecnica Ministeriale e finalizzati all'approfondimento dei fondali e alla resecazione della banchina di ponente.

Per offrire allo scalo una maggiore crescita, grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 mln di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Tra le altre attività, che determineranno la diversificazione dell'offerta, la realizzazione dello stabilimento industriale



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

dedicato alla manutenzione e riparazione di container. Non ultimo, ma tra gli obiettivi da festeggiare a breve, il passaggio della gestione a cura di RFI del raccordo ferroviario, che collega lo scalo ferroviario di San Ferdinando a Rosarno.

A fine riunione, il viceministro Alessandro Morelli, in conferenza stampa, ha detto: “Sono qui per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull'utilizzo dei fondi del Recovery Fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l'Italia e la stessa Europa. Porterò - ha concluso - a Roma le iniziative da attuare per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merci che arrivano dalla Cina e dall'India, ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l'Africa Mediterranea”.



GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

Nuova piattaforma ubicata nella provincia di Pisa in Località Montacchiello, a 19 km dal porto di Livorno e a 88 da quello di La Spezia:

- Stoccaggio e catalogazione
- Integrazione con sistemi informatici di logistica
- Gestione attività di Picking
- Monitoraggio flussi di magazzino



ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E. - CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA