



## DAL DIBATTITO AL PALAZZO DEI PORTUALI DI LIVORNO

### Il lavoro come motore fondamentale per la logistica

Serrato confronto tra i portavoce dei lavoratori, i vertici delle AdSP, gli imprenditori e i rappresentanti del Governo nazionale e locale - La bocciatura dell'emendamento al Sostegni-bis

LIVORNO - "Sui porti il lavoro come questione centrale": tema davvero fondamentale quello che è stato affrontato la settimana scorsa al palazzo del portuale livornese, presenti politici e amministratori ma anche portavoce diretti del mondo del lavoro sulle banchine. Tra questi anche Enzo Raugè, riconfermato pochi giorni prima alla presidenza della Compagnia Portuali Livorno e Yari De Filicchia, presidente di Uniport Livorno, una delle realtà operative di primo piano sulle banchine dei terminal labronici. Per le AdSP oltre all'ospite Luciano Guerrieri anche Mario Sommariva presidente del Sistema Ligure Orientale. Nutrito il pubblico, con i principali esponenti delle imprese e delle associazioni.

Come sempre, si è parlato dello stato dell'arte, che si basa ancora sull'innesto della riforma Delrio sulla riforma-base della 84/94: ma

**Silvia Moretto: armatori e libero mercato**



Silvia Moretto

La presidente di Fedespedi Silvia Moretto ci ha scritto la seguente interessante nota, che ovviamente riportiamo

Silvia Moretto (segue a pagina 8)

S.B. (segue in ultima pagina)

## NELL'AMBITO DEI TERMINAL PORTUALI

### FHP anche a Monfalcone

Il Gruppo aumenta la propria presenza con l'acquisizione di un secondo centro a Monfalcone dopo Mestre, Chioggia, Monfalcone Carrara e Livorno

MILANO - F2i Sgr, il principale gestore italiano di fondi infrastrutturali, ha siglato l'accordo per l'acquisizione di Compagnia Portuale Monfalcone (CPM), attiva nel porto di Monfalcone. Tale piattaforma logistica si aggiunge alle attività portuali già gestite a Carrara, Livorno, Mestre, Chioggia e nella stessa Monfalcone.

L'operazione di acquisizione, la cui analisi ha incluso anche una scrupolosa verifica del rispetto dei parametri ESG, verrà realizzata da FHP, holding portuale di F2i, controllata dal Terzo Fondo F2i (42%) e dal Fondo F2i-ANIA (58%).

Sin dal 2018 F2i ha lanciato un piano strategico volto alla costituzione, per aggregazione, di un operatore su scala nazionale nel comparto portuale delle merci rinfuse, ossia dei prodotti che per caratteristiche specifiche non possono essere trasportati in containers (prodotti siderurgici, cereali, cellulosa, fertilizzanti). Il progetto, di rilevante ricaduta di sistema, si

(segue in ultima pagina)

**Il benvenuto di Assarmatori all'amm. Carlone**



Nicola Carlone

ROMA - "Un uomo di mare e un grande professionista, al culmine di una carriera piena di successi. L'ammiraglio Nicola Carlone è l'uomo giusto al posto giusto". Questo il saluto del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, al nuovo comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto che sta prendendo possesso della carica a Roma dopo aver lasciato il comando Generale della Direzione Marittima della Liguria.

(segue a pagina 8)

## CON LE PRIME AUTORIZZAZIONI DELLA COMMISSIONE DELL'UE

### Eutanasia di Alitalia, nasce (?) ITA

Soddisfatto ma con cautela il ministro delle infrastrutture Giovanni



**Voli drone per le merci in Europa?**

BRESCIA - Il progresso non si arresta: Hellmann Worldwide Logistics ha raggiunto un'intesa con Dronamics per offrire un servizio di consegne via drone in tutta Europa, in particolare per spedizioni transfrontaliere e di beni time-sensitive. La seconda è una società con sedi a Londra e in Bulgaria, che ha ideato e realizzato il drone cargo Black Swan, in grado di trasportare merce pesante fino a 350 kg in un raggio di 2.500 km e che conta di fare base in futuro anche nell'aeroporto di Brescia. Le prime rotte, hanno spiegato le due, saranno attive già dall'inizio del prossimo anno.

I primi servizi saranno offerti in Europa e più nel

(segue a pagina 8)

**Sindacati: dipende dai contenuti**

ROMA - "Lo sblocco può essere positivo, ma dipende dai contenuti dell'accordo che il nostro Paese ha sottoscritto

(segue a pagina 8)

BRUXELLES/ROMA - I giochi sembrano avviati a conclusione per il definitivo funerale di Alitalia e la nascita da una sua costola di ITA. "Con ITA - ha detto il ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini - nasce una nuova importante compagnia aerea italiana, con significative prospettive di sviluppo e che sarà in grado di competere sul mercato nazionale e internazionale".

La Commissione europea ha dato

A.F. (segue a pagina 8)

ROMA - L'Associazione di Confindustria ANITA lancia ancora una volta l'allarme al Governo e al Ministro della mobilità sostenibile Giovanni per quella che è ormai un'emergenza nazionale, e non solo, cioè la carenza di autisti nel settore dell'autotrasporto nazionale ed internazionale di merci su strada.

La ripresa economica che ha seguito la grave crisi pandemica - scrive Confindustria - rischia ora di incepparsi perché le imprese del settore non riescono a trovare autisti per le proprie flotte e il problema non è soltanto nazionale, ma europeo.

"L'aumento della domanda di trasporto che arriva dal mondo produttivo, l'esigenza di conigliare tempi di consegna sempre più stretti con il prioritario rispetto delle norme di sicurezza della circolazione, le inefficienze del sistema distributivo con insopportabili aumenti dei tempi attesi allo scarico e uno stato delle infrastrutture oggettivamente complesso che a sua volta genera un aumento dei tempi di consegna delle merci sta creando una miscela esplosiva, amplificata dalla mancanza di autisti" - è il grido di allarme di Thomas Baumgartner, presidente di ANITA, l'Associazione del trasporto e della logistica di

(segue in ultima pagina)

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

## NOSTRA INTERVISTA AD ANDREA MONTI

### Sogese e la caccia al Teu

Come si sviluppa il business del trasporto internazionale nella carenza dei contenitori



Andrea Monti

LIVORNO - Tre parole alla base del triangolo del business della nuova logistica: la quale nuova logistica è la conseguenza non solo dei processi produttivi nel mondo e dei loro cambiamenti, ma anche del fenomeno ormai consolidato della carenza di contenitori e della concentrazione dei vettori. Tre parole: conoscenza dei meccanismi della logistica mondiale, relazioni internazionali, prontezza di riflessi per offrire per primi servizi garantiti.

(segue a pagina 8)



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

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons  
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons  
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino  
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte

Per ulteriori informazioni:

TRICOM srl  
Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177  
Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836  
info@tricom srl | www.tricom srl



Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

MISURE STRAORDINARIE PER EVITARE CODE DEI TIR E DISSERVIZI

## Ordinanza a La Spezia per limitare le soste ai varchi

Consentite ai camion davanti al pre-varco degli Stagnoni solo due ore di sosta, pena sanzioni sempre più gravi



LA SPEZIA – Si intitola “Misure urgenti e sperimentali per migliorare l’accesso dei mezzi pesanti nel porto della Spezia” l’ordinanza firmata dal presidente dell’AdSP, Mario Sommariva.

Nella sostanza, il tempo massimo consentito per la sosta dei mezzi pesanti parcheggiati nell’area pre-varco doganale degli Stagnoni in stalli di 18x3,5 metri, ed in attesa di espletamento delle pratiche doganali, non potrà superare le due ore e, all’interno di un sistema di incentivi e disincentivi che coinvolgerà il terminalista e gli autotrasportatori, si individuerà un tempo massimo di attesa per il completo espletamento delle operazioni di accesso ed uscita dal porto di La Spezia. Dopo tre o più sanzioni a carico dello stesso operatore, verrà sospeso il badge di accesso in porto per due mesi. Al fine di applicare l’ordinanza e gestire la sosta ed il flusso degli automezzi AdSP ha istituito un proprio servizio di viabilità che presiederà, in modo permanente, le aree interessate.

Al fine di scongiurare le code dei Tir nel tratto che va dal raccordo autostradale A15, Santo Stefano di Magra – La Spezia, qualora, nonostante le misure correttive poste in atto dall’AdSP, permangano problematiche di deflusso dei mezzi pesanti dalle aree di sosta degli Stagnoni, i terminalisti si impegnano a consentire l’accesso al terminal dei mezzi pesanti in eccesso, nello stoccaggio temporaneo dei contenitori trasportati in aree appositamente individuate all’interno del terminal.

All’interno del porto e nelle aree di sosta per camion ed autovetture al di fuori degli appositi stalli, oltre che le sanzioni amministrative previste dall’ordinanza, è prevista la rimozione coatta del mezzo con addebito delle spese a carico del proprietario del mezzo. Prevista inoltre la rimo-

zione coatta dei veicoli in sosta per un tempo eccedente le 24 ore, nel caso costituiscano grave pericolo e/o intralcio allo svolgimento delle attività portuali.

Nei casi in cui gli stalli di sosta agli Stagnoni siano interamente occupati e non vi siano altre possibilità di assorbimento del traffico, l’AdSP consentirà il transito e la sosta dei mezzi pesanti prima nel Truck Village, poi lungo il tratto stradale fra il Truck Village e il gate dei terminalisti ed, infine, in eventuali altre aree individuate dall’AdSP.

Questo per migliorare la fruibilità degli spazi di pre-varco, al fine di limitare ogni possibile disservizio all’autotrasporto e, più in generale, per evitare possibili incolonnamenti di mezzi pesanti lungo la viabilità autostradale limitrofa, che tante proteste avevano suscitato nelle settimane passate.

Il porto mercantile della Spezia, del resto, - riferisce l’AdSP - è fortunatamente interessato da flussi di traffico pesante in costante crescita, e ciò richiede l’adozione di misure speciali, in questo caso sperimentali, volte ad ottimizzare e sveltire le procedure di accesso dei mezzi allo scalo. Le trasformazioni in atto nel traffico marittimo, con navi più cariche e viaggi meno regolari, producono l’effetto di creare picchi di traffico sempre più complessi da gestire.

Al termine della fase sperimentale, verranno affinate e determinate, da parte dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ulteriori misure atte ad incidere sulla complessiva funzionalità e operatività del porto.

In quest’area, così come in tutte le aree demaniali marittime del Porto della Spezia, le segnalazioni acustiche sono vietate, salvo i casi di effettivo e immediato pericolo. Eventuali violazioni saranno sanzionate secondo le previsioni del Codice

della Navigazione.

Nelle aree del Truck Village dove sono presenti i servizi agli autotrasportatori, potranno essere autorizzati il transito e la sosta di mezzi pesanti anche in caso di esaurimento di stalli disponibili nei piazzali antistanti il varco doganale degli Stagnoni.

I livelli di servizio, che individueranno il tempo massimo per le operazioni del porto, scomponendone le varie fasi (sosta, pratiche doganali, tempi di flusso al terminal e tempi delle operazioni all’interno), saranno sottoposti a verifica periodica e a verifica finale entro il mese di febbraio 2022. Dopo la sperimentazione saranno introdotti i valori limite di riferimento per ciascun parametro, corrispondente a ciascun segmento del flusso sopra definito per procedere poi alla loro validazione ed all’approvazione finale da parte dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.

Successivamente a tale approvazione, i livelli di servizio definitivi saranno introdotti con specifica ordinanza e formeranno oggetto di verifica con cadenza almeno annuale e, comunque, ogniqualvolta venissero a modificarsi le procedure di espletamento delle pratiche doganali o il numero delle operazioni espletabili all’interno del porto mercantile.

GRAZIE A UNA IMPORTANTE SINERGIA CON LA REGIONE PUGLIA

## Gruppo Ferretti investe a Taranto

La firma da parte dell’ad del Gruppo Ferretti Galassi alla presenza del presidente Emiliano: “È il calcio di inizio di una grande partita per Taranto e per la Puglia”



Nella foto (da sx): Michele Emiliano e Alberto Galassi.

FORLÌ – Il Gruppo Ferretti, leader mondiale nella progettazione, costruzione e vendita di yacht a motore e da diporto di lusso, con un portafoglio di otto marchi prestigiosi ed esclusivi e un fatturato medio negli ultimi anni pari a 700 Milioni di Euro e con circa 1.500 dipendenti, investe in Puglia per la creazione di un cantiere navale

anche grazie all’intervento della Regione Puglia.

Formalizzata la domanda di accesso al contratto di sviluppo nazionale da parte di Ferretti Tech, interamente controllata da Ferretti spa, per un investimento in attivi materiali e ricerca di circa 62,6 milioni di euro, l’investimento complessivo che si realizzerà

nell’area di Taranto prevede un intervento pubblico aggiuntivo di 137,6 milioni di Euro necessari ad assicurare il pieno recupero ambientale dell’area, con una partecipazione diretta della Regione Puglia pari a 41,5 milioni di Euro destinati alla bonifica dell’area ex Yard Belleli.

L’investimento in questione prevede la costruzione di edifici e capannoni per circa 65.500 mq coperti su un’estensione totale dell’area di circa 220.000 mq. in grado di assicurare un impatto occupazionale diretto di oltre 200 addetti cui si aggiungeranno le positive ricadute sull’indotto.

Tale iniziativa si inserisce all’interno delle strategie del CIS di Taranto che vede la Regione Puglia attivamente impegnata per promuovere lo sviluppo dell’area, come confermato dall’ulteriore sostegno finanziario messo a disposizione dalla Regione per i servizi ambientali nel comune di Taranto che vedranno positivamente coinvolti per oltre un biennio i lavoratori dell’ex Isola Verde.

Con la firma dell’istanza da parte dell’amministratore delegato del Gruppo Ferretti Alberto Galassi, alla presenza del presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, è stata attivata la procedura per la sottoscrizione dell’Accordo di programma.

“La nautica ritorna a Taranto per la volontà di una grande impresa, Ferretti Tech, che è una delle più grandi aziende italiane del settore, e grazie alla Regione Puglia, che bonificherà con 41 milioni di euro l’area industriale ex Belleli, area che verrà utilizzata dalla Ferretti Tech per dare vita ad un investimento di grandissime proporzioni, con un investimento di capitale proprio importantissimo - dichiara il presidente della Regione Michele Emiliano - 1.500 lavoratori italiani diretti, impiegati in questo Gruppo che ha previsioni di utili molto rilevanti e soprattutto un indotto che potrà supplire alle tante necessità economiche che l’area ha, ma soprattutto che potrà dare la possibilità a tanti lavoratori, a tanti manager tarantini, che hanno fatto esperienze importanti in altre aziende, di non andar via e di rimanere nella propria terra, a lavorare per l’emancipazione di Taranto dalle tante piaghe che la affliggono. La salute prima di tutto, una fabbrica Green, verde, che consentirà di allentare la pressione occupazionale, ma che contemporaneamente dimostrerà che Taranto è anche una città industriale nella quale non è necessario inquinare per produrre utili e per far lavorare la gente. Una grande giornata e ringrazio davvero l’azienda per lo sforzo che sta facendo. Questo è solo l’inizio. È solo il calcio di inizio di una grande partita per Taranto”.

“Oggi Ferretti Tech che è una società controllata al 100% da Ferretti Group, secondo gruppo nautico mondiale, 1500 dipendenti, 2500 di indotto, 700 milioni di euro fatturato e aspettiamo il 2021, inizia un percorso di investimenti i portante a Taranto per sviluppare carbonio, vetroresina, centro di ricerca e tecnologia avanzata sui materiali e una divisione di ingegneria - dichiara l’amministratore delegato del Gruppo Ferretti avvocato Alberto Galassi - Ho avuto l’onore di firmare questa mattina davanti al presidente Emiliano e voglio sottolineare che siamo qui perché vogliamo essere in Puglia e siamo qui per la Puglia: una realtà dove ci sono industrie, dove c’è imprenditoria, dove c’è un territorio sano di gente operosa. Non vedo l’ora nel nostro piccolo di poter contribuire a parlare di Taranto in maniera positiva. Dobbiamo tanto alla Regione Puglia e tanto al presidente. Con il sostegno del governo centrale ci sarà un investimento di quasi 100 milioni di Euro che darà lavoro a decine e decine di famiglie. Speriamo che sia il calcio di inizio di un percorso bello, positivo e che finisca come l’ultima partita che abbiamo visto giocare: con una bella vittoria”.

**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21  
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)  
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

CON UN INVESTIMENTO PIANIFICATO DI \$ 1,5 MILIARDI PER FAR CRESCERE LA FLOTTA

## Cosco ordina dieci portacontainer

Il 40% dell’ordine sarà finanziato attraverso risorse interne, mentre il restante 60% proverrà da prestiti bancari



Nella foto: Cosco Pacific ad Amburgo.

LONDRA – Il mercato delle full-containers prosegue la corsa verso le nuove costruzioni. Cosco Shipping Holdings, la società madre di Cosco e OOCL, è diventata l’ultima tra i principali vettori ad annunciare un significativo programma

di costruzione per espandere e modernizzare le sue operazioni di container. La compagnia di navigazione statale ha riportato ordini per un totale di quasi 1,5 miliardi di dollari che aggiungeranno una capacità totale alla flotta Cosco di

quasi 150.000 TEUs. A differenza di altri grandi vettori, l’ordine di Cosco riguarda quelle che ora sono considerate navi portacontainer di medie dimensioni, simili al settore su cui si sta concentrando anche Seaspan con i suoi ordini.

In un deposito presso la Borsa di Hong Kong, la società ha dettagliato le navi che vengono costruite dal cantiere navale di Cosco in quella che la borsa considera una transazione con parti correlate. La maggior parte dell’ordine consiste in sei portacontainer da 14.092 TEUs con un costo di 146 milioni di dollari per nave o un costo aggregato di 876 milioni di dollari. La consegna di queste navi è prevista tra dicembre 2023 e settembre 2024.

L’ordine comprende anche quattro portacontainer da 16.180 TEUs. Il costo per nave è di 155 milioni di dollari per un totale di 620 milioni di dollari. Queste navi leggermente più grandi saranno consegnate tra giugno e dicembre 2025.

Cosco riferisce che almeno il 40% dell’ordine sarà finanziato attraverso risorse interne, mentre il restante 60% proverrà da prestiti bancari.

L’ordine per le nuove navi portacontainer sarebbe in linea con il quattordicesimo piano quinquennale della compagnia. Tra i motivi evidenziati per gli ordini c’è il mantenimento della “posizione di primo livello” di Cosco, nonché l’espansione della capacità. Hanno detto che stanno

cercando di aumentare il loro vantaggio competitivo e di utilizzare la nuova nave per espandersi in nuovi mercati. Ritengono inoltre che le navi più nuove e più grandi contribuiranno a ridurre i costi di trasporto.

Le operazioni combinate del Gruppo Cosco sono attualmente al terzo posto nel mercato del trasporto marittimo di container con una quota di mercato del 12% secondo Alphaliner. Secondo i dati di Cosco, a fine giugno 2021, il gruppo è composto da un totale di 526 portacontainer con una capacità totale di poco più di tre milioni di TEUs. All’interno di questo, 520 delle navi sono gestite da Cosco contro linee controllate con una capacità di 2,3 milioni di TEUs. La compagnia gestisce un totale di 398 rotte, incluse 264 rotte internazionali, 54 rotte costiere cinesi e 80 linee di diramazione del Pearl River Delta e del fiume Yangtze. Le sue navi fanno scalo in 329 porti in circa 100 paesi e regioni in tutto il mondo.

La notizia dell’ordine arriva una settimana dopo che Cosco Shipping Holdings ha riferito di aspettarsi un utile netto di 5,7 miliardi di dollari per la prima metà del 2021 rispetto ai soli 139 milioni di dollari di due anni fa. La società ha affermato che a contribuire al forte aumento dei profitti è stato un più che raddoppiare i tassi contrattuali e spot. Si prevede che i profitti per la prima metà del 2021 supereranno i 27 miliardi di dollari, che sarebbero più dei guadagni per tutto il 2020.

FERMATA DALLA DIREZIONE MARITTIMA DI LIVORNO

## Gravi irregolarità su nave di Bahamas



LIVORNO – Nel quadro del più ampio progetto di tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero che vede fortemente impegnato il Corpo delle Capitanerie di Porto, gli uomini della Guardia Costiera di Livorno – Nucleo Port State Control, hanno emanato venerdì scorso il provvedimento di fermo ai sensi della Direttiva 2009/16 della Comunità Europea a carico della nave general cargo denominata "KAREWOOD GLORY".

Il provvedimento di fermo è stato adottato in quanto l'unità è stata sottoposta ad un'ispezione

approfondita da parte dagli ispettori PSC, nel corso della quale risultava essere in condizioni sub-standard secondo le normative internazionali per la sicurezza della navigazione. Le gravi carenze riguardano la preparazione dell'equipaggio nella gestione delle emergenze, la certificazione di sicurezza scaduta e il sistema di gestione della qualità.

La Capitaneria ha chiesto che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzata a navigare. L'unità, infatti, dovrà essere preventivamente sottoposta ai controlli da parte degli

ispettori dell'Ente Tecnico russo "Russian Maritime Register of Shipping", responsabile del rilascio della certificazione di sicurezza e del rilascio del certificato sicurezza gestione qualità.

Giova ricordare che il Nucleo PSC della Capitaneria di Porto di Livorno - guidata dal contrammiraglio Gaetano Angora, ha da sempre profuso notevoli sforzi nella lotta al fenomeno delle navi "sub-standard" che, in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione

e dell'ambiente marino nonché per la sicurezza e per le condizioni di vita delle persone che sulle navi vivono e lavorano.

Infatti dopo gli importanti risultati ottenuti nell'anno 2020, che hanno contribuito alla riscossione del vivo apprezzamento della comunità europea per il lavoro svolto dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, nell'anno 2021 sono già 4 le navi detenute per gravi irregolarità su 29 navi ispezionate dai Nuclei PSC della Direzione Marittima.

DALLO STABILIMENTO FINCANTIERI DI ANCONA

## “Viking Mars” varata ad Ancona

TRIESTE – È stata varata giovedì scorso presso lo stabilimento di Ancona “Viking Mars”, 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, ottava 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 Mars” un'ispirazione in stile scandinavo moderno, caratterizzato da un'eleganza sofisticata ma funzionale. Oltre alle cabine tutte con veranda la nave dispone di spaziose suite con ampi affacci, due piscine, di cui una infinity pool a poppa, numerose opzioni per cenare all'aperto e una spa progettata secondo la tradizione del benessere scandinavo, con

una sauna e una grotta della neve.

Le navi Viking - sottolinea la compagnia - 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.

Fincantieri ha avviato il suo rap-

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

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”, “Viking Jupiter” e “Viking Venus”, consegnate tra il 2016 e il 2021, sono state costruite ad Ancona. Altre 9 unità, incluse quelle in opzione, prenderanno il mare dagli stabilimenti italiani nei prossimi anni.



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



**YOUR TRUST IS OUR SUCCESS**

delcoronascardigli.com



La nostra controllata DCS Fiorini, con risorse umane specializzate, si è focalizzata anche sul continuo aggiornamento dei temi doganali. E' pertanto in grado di fornire assistenza e consulenza in Dogana e di organizzare seminari di approfondimento su tale materia complessa e delicata.



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

DAL CENTRO STUDI FEDESPEDI

# 2020 l'anno di svolta per le compagnie marittime

Nonostante un calo dei traffici in volume del 2,4%, raggiunti ottimi risultati in termini di utili finali

Compagnia	Moneta locale	Fatturato consolidato 1° TRIM 2020 (Milioni)	Fatturato consolidato 1° TRIM 2021 (Milioni)	Var % fatt. cons. 2020/2021	Risultato finale 1° TRIM 2020 (Milioni)	Risultato finale 1° TRIM 2021 (Milioni)
CMA	US\$	7.186	10.719	49,2%	55,6	2.089,7
EVE	US\$	1.680	2.270	35,1%	-24,2	567,1
HLL	EUR	3.343	4.067	21,7%	25,0	1.203,0
HMM	US\$	1.113	2.179	95,8%	-56,0	138,0
MSK	US\$	9.571	12.439	30,0%	209,0	2.717,0
ZIM	US\$	823	1.744	111,9%	-11,9	589,6

Compagnia	Moneta locale	Fatturato consolidato 2019 (Milioni)	Fatturato consolidato 2020 (Milioni)	Var % fatt. cons. 2018/2019	EBIT 2019 (Milioni)	EBIT 2020 (Milioni)	Risultato finale 2019 (Milioni)	Risultato finale 2020 (Milioni)	Fatturato in Mio.US\$	Tasso di cambio medio 2020
CMA	US\$	30.254	31.604	4,5%	1.141	3.464	-219	1.776	31.604	-
COS	RMB	150.541	173.039	14,9%	5.966	15.885	10.194	13.188	25.077	6,9003
EVE	TWD	191.250	207.603	8,6%	4.698	35.754	-223	28.767	7.047	29,4597
HLL	EUR	12.608	12.842	1,9%	793	1.304	373	935	14.668	0,8755
HMM	KRM	5.513.089	6.413.270	16,3%	-251.077	1.261.910	-589.837	123.966	5.438	1179,36
MSK	US\$	38.890	40.232	3,5%	1.725	3.887	-44	2.900	40.232	-
OOC	US\$	6.878	8.191	19,1%	277	929	1.349	903	8.191	-
WHA	TWD	72.951	82.224	12,7%	4.008	13.126	3.588	11.357	2.791	29,4597
YMG	TWD	149.181	151.725	1,7%	-926	19.547	-3.998	12.187	5.150	29,4597
ZIM	US\$	3.336	4.004	20,0%	148	574	-13	379	4.004	-
ONE	US\$	11.865	14.397	21,3%	422	3.832	105	3.484	14.397	-

MILANO – Viene pubblicata oggi "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria - bilanci 2020 e trimestrale 2021", elaborata (per il 6° anno consecutivo) dal Centro Studi Fedespedit con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione\*, il cui ruolo è stato più che mai cruciale lungo le filiere trasportistiche del

container nel corso del 2020 e in questa prima metà del 2021.

Oltre ai bilanci 2020, sono stati analizzati anche i risultati del I trimestre dell'anno in corso (2021) di 6 delle 11 società considerate. Abbiamo ritenuto opportuna questa estensione dell'indagine per monitorare l'andamento del settore dello shipping in un momento particolarmente difficile per l'economia

internazionale, anche a causa delle continue disruption della supply chain marittima globale.

Queste le principali evidenze che emergono dall'analisi:

- Nel corso dei primi mesi del 2021, la capacità delle principali compagnie è aumentata nel complesso di poco più di 500.000 TEUs;
- La flotta a disposizione delle 11 compagnie analizzate è pari a 2.822

navi, il 46% delle portacontainer totali, che sale al 55,8% comprendendo MSC. La capacità complessiva è pari a circa 16 milioni di TEUs (68,6% del totale, 84,6% con MSC), con un aumento, sul 2019, del 3,6%;

- Le società coinvolte nelle tre grandi alleanze controllano l'85% dell'offerta di capacità e il 51,5% delle navi;

- Le compagnie analizzate hanno movimentato nel 2020, circa 108,3 milioni di Teu, con una flessione sul 2019 del -2,4%. Considerando anche la stima del movimentato di MSC, le principali compagnie hanno trasportato circa 130 Mio.TEU, ossia il 73,8% del totale mondo;

- Il 2020 ha segnato un deciso punto di svolta per le compagnie di navigazione, che nonostante il calo dei traffici in volume, grazie al forte aumento dei noli e a misure di contenimento dei costi, hanno realizzato non solo significativi aumenti del fatturato, ma soprattutto ottimi risultati in termini di utili finali, a differenza di quanto accadde nel 2019. In particolare:

- I principali indici di bilancio, quali ROS, ROA e ROI sono di segno positivo per tutte le società analizzate;

- Anche gli indicatori finanziari mostrano un generale miglioramento rispetto al 2019;

- I livelli della redditività operativa (Debiti finanziari a breve e M-L/EBITDA) sono in linea, rispetto agli anni passati, con gli impegni finanziari assunti, garantendo così un maggiore equilibrio di gestione;

- La strategia messa in atto dai carrier si è sostanziata nel positivo andamento dei risultati di bilancio per il I° trimestre dell'anno in corso. I fattori che incidono maggiormente sono: 1) la domanda di trasporto sulla rotta transpacificca che si mantiene vivace, nonostante incertezze e tensioni ancora presenti nei mercati, soprattutto quello europeo; 2) un'ulteriore crescita dei noli, che continua nel corso del corrente anno. Per alcune società i risultati sono anche la conseguenza della riorganizzazione delle società stesse e dei loro modelli di business, verso una integrazione

www.lorenzini-terminal.it

**LORENZINI & C**  
TERMINAL OPERATOR

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

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

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

verticale nel settore logistico.

\*Le società analizzate sono: CMA-CGM, Cosco e OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming, ZIM e ONE. Per ciascuna società sono presentate le principali voci del conto economico e sono stati calcolati nove indici di bilancio, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa. Essi sono:

ROS (EBIT-Earning Before Interest and Taxes)/Fatturato), ROA (EBIT/Capitale investito), ROE (Risultato finale/Mezzi propri), Quick Ratio, o Indice di liquidità (Liquidità a breve/Passività Correnti), Cassa/Debiti vs banche a breve, Rapporto di indebitamento bancario (Debiti finanziari totali/Mezzi propri), Debiti vs banche a M-L/Investimenti fissi, EBIT/Oneri finanziari, Debiti finanziari totali/EBITDA (Earning Before Interest, Taxes, Depreciation, Ammortization).

GRAZIE A UN TEAM DI PROFESSIONISTI SPECIALIZZATI

## Camera e Vernetti Shipping al passo del Diritto Marittimo

Al via il nuovo sito web dinamico e innovativo dello studio legale internazionale genovese

GENOVA – Camera e Vernetti Shipping Lawyers presenta il nuovo sito web, che mette in risalto la leadership e l'internazionalità dello studio legale. Specializzato in diritto marittimo a 360° e fondato nel 2010 da Guglielmo Camera e Cecilia Vernetti, oggi si compone di un team di altri sette professionisti dinamici, con ampie esperienze e competenze anche a livello internazionale. Alla sede principale di Genova si affiancano le due più recenti di Londra e Porto Cervo.

Camera e Vernetti Shipping Lawyers - ricorda una nota dello studio - opera quotidianamente nell'interesse di compagnie assicurative internazionali, brokers, armatori privati e cantieri navali, fornendo assistenza in materia di diritto marittimo e delle assicurazioni marittime; in particolare, lo Studio è punto di riferimento nel mercato per la gestione di sinistri marittimi e cargo claims e per la stesura dei contratti di settore, inclusi quelli di compravendita, costruzione e refit di navi e yacht.

"Oggi possiamo affermare di aver conquistato in pochi anni la fiducia dei leader del mercato, anche grazie

alla capacità di costruire alleanze indissolubili ed operare in team con i big del settore. La qualità e cura di ogni singolo particolare, la specializzazione, la rapidità e la concretezza nelle risposte, nonché il nostro orientamento al risultato di business, sono le caratteristiche che ci garantiscono anche una portata internazionale" ha dichiarato Guglielmo Camera.

Lo Studio è infatti presente su scala internazionale con un network importante di corrispondenti, oltre che in Europa, negli USA, in America Latina, in Sud Africa, in Medio Oriente, in Estremo Oriente, in Australia e in Nuova Zelanda.

L'home page del nuovo sito web www.cameravernetti.com mette in evidenza - con immediatezza di testo e immagini - i valori di esperienza, determinazione e integrità dello Studio, i settori di competenza e i servizi forniti, oltre che i curricula

internazionali e l'approccio rapido e puntuale dei due soci fondatori e dell'intero team di professionisti.

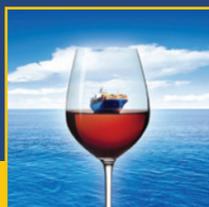
"Sentivamo una profonda esigenza di essere sempre più trasparenti e connessi al mercato, nella consapevolezza che il digitale non è più solo uno strumento, ma è già un incontro fattivo a livello internazionale" - ha commentato Cecilia Vernetti. "Per questo abbiamo fortemente voluto il nuovo sito web, che è lo specchio del nostro approccio dinamico e tempestivo".



Nella foto: Guglielmo Camera e Cecilia Vernetti



Vintage 2020: the "wine cellar" is ready



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



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



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

**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

CON UN LIMITE DI VENDITA FISSATO AL 2035

## Auto a benzina, l'UE le vieterà

### Le dichiarazioni di Ursula von der Leyen sul piano europeo

BRUXELLES – La "cura" per l'ambiente passerà anche attraverso scelte drastiche dell'UE come lo stop alle vendite di auto a benzina dal 2035.

Dopo le indiscrezioni delle scorse settimane, l'Unione Europea ha confermato la sua svolta sul clima per cercare di raggiungere l'obiettivo emissioni zero entro il 2050.

Il primo passo - dice un rapporto UE - è quello di non vendere più auto a benzina e diesel dal 2035. Ora ogni singolo stato dell'Unione dovrà dare il proprio via libera anche degli Stati.

Il piano è stato presentato in conferenza stampa da Ursula von der Leyen. "L'economia dei combustibili fossili - ha detto la presidente dell'UE secondo il rapporto dall'Ansa - ha raggiunto i suoi limiti e servono dei nuovi modelli. Abbiamo mantenuto la promessa. L'Europa è il primo



Ursula von der Leyen

continente che presente un'architettura globale per realizzare le nostre ambizioni climatiche con una tabella

di marcia".

"La rivoluzione verde - ha aggiunto - è il nostro compito generazionale, che ci deve unire e incoraggiare. Non si tratta solo di assicurare il benessere della nostra generazione, ma anche quella dei nostri figli e dei nostri nipoti. Non c'è un compito più grande e più nobile di questo e l'Europa è pronta a guidare".

Nel pacchetto è prevista anche la possibilità di cofinanziare al 50% regimi di incentivazioni nazionali per l'acquisto di veicoli a zero emissioni e per la riqualificazione energetica degli edifici. Si tratta di un cambio di passo fondamentale per raggiungere le zero emissioni nel 2050.

Il progetto dell'Unione Europea sarà messo sul tavolo del prossimo Consiglio UE e si attende il via libera dei leader europei per dare il via a questo pacchetto.

DALL'ASSEMBLEA ASSOGASLIQUIDI-FEDERCHIMICA

## Decarbonizzare con GPL e GNL

### "Arzà: attenzione all'aggiornamento delle direttive che potrebbero penalizzare le imprese e la tecnologia italiana"



Andrea Arzà

ROMA – L'industria italiana del GPL e GNL è in grado di garantire un processo di decarbonizzazione che risulti sostenibile sia da un punto di vista ambientale che socio-economico. Questo, in sintesi, il messaggio che Assogasliquidi-Federchimica, riunita in assemblea, rivolge al Paese e alle istituzioni nazionali che rappresentano l'Italia anche a livello europeo. L'assemblea è stata anche l'occasione per fare un bilancio.

GPL. Il comparto ha vissuto un anno e mezzo molto difficile. Nel settore combustione, il decremento dei consumi nel 2020 è stato contenuto - circa 1,5% rispetto al 2019. Nei primi 5 mesi dell'anno si registrano dei lievi segnali di ripresa, con un incremento che si attesta sul 3,5% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Per tale settore risulta sempre più urgente una revisione delle politiche di incentivo all'utilizzo della biomassa negli impianti di riscaldamento domestici in relazione alla necessità che le politiche ambientali coniughino gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> con quelli di miglioramento della qualità dell'aria.

Il settore dell'autotrazione, a seguito dei provvedimenti di restrizione della mobilità delle persone, risulta invece molto più impattato, facendo registrare un calo del 21,2% nel 2020. Anche i primi cinque mesi del 2021, raffrontati al 2019, segnano una diminuzione del -25%.

Con circa 2,7 milioni di veicoli circolanti il GPL è la prima tra le alimentazioni alternative, rappresentando il 63% della flotta alternativa circolante ed un 7% del totale: nonostante ciò, la crisi ha prodotto gravi perdite. La nota positiva rimane quella della distribuzione, dove, grazie ad investimenti privati delle aziende del settore, stimolate dal disposto normativo della direttiva DAFI, i punti vendita sono arrivati a 4.348 con un'ottima articolazione su tutto il territorio nazionale. Le proposte rivolte al decisore riguardano l'introduzione di misure di sostegno economico per la conversione a gas

del parco auto circolante euro 4 e 5, la conferma degli incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi basso emissivi, il mantenimento del principio di neutralità tecnologica nella definizione delle politiche per il raggiungimento degli obiettivi comunitari. È necessario, inoltre, che la valutazione degli impatti emissivi delle differenti alimentazioni avvenga in un'ottica Well To Wheel o Life Cycle Assessment, anche per valorizzare al meglio lo sviluppo dei biocarburanti (come GPL bio e rinnovabile, bioGNL e Biometano).

GNL. Nel 2020 i consumi sono aumentati del 23% rispetto all'anno precedente nonostante la crisi pandemica, attestandosi su volumi pari a circa 131.000 tonnellate. Traino dell'incremento continua ad essere la domanda per il trasporto stradale pesante, pari ad oltre 88.000 tonnellate (circa il 67% dei consumi totali). Rispetto al 2019, importante incremento anche dei consumi del trasporto marittimo (più che decuplicati) legati anche alla prima esperienza di bunkeraggio ship to ship effettuata nel porto di La Spezia. Per quanto riguarda l'infrastruttura di distribuzione, l'Italia è il primo Paese in Europa, con una rete di ben 102 punti vendita, seguita dalla Spagna con 67 distributori.

Nonostante la crisi, nel corso del 2020, si è registrato un marcato aumento depositi per distributori GNL-GNL, con un incremento di circa il 34% rispetto al 2019. E ancora di più cresce la flotta circolante terrestre con 3.000 camion immatricolati in Italia (circa +43%), e 500 mezzi transfrontalieri. Nei primi quattro mesi del 2021 si registra un boom delle immatricolazioni di autocarri con 706 nuove unità pari ad un +84%.

Per valorizzare appieno il potenziale del GNL, è necessario supportare lo sviluppo delle infrastrutture nazionali anche con apposite misure di sostegno agli investimenti.

Nel trasporto marittimo occorrono idonee tariffe portuali per agevolare i mezzi alimentati a GNL, oltre a provvedimenti premianti per le flotte navali alimentate a GNL e la realizzazione di unità navali (bettoline) adeguate ai servizi di Small Scale e per il rifornimento ship to ship.

Nel trasporto stradale pesante è necessaria la conferma delle misure di supporto all'acquisto dei mezzi (con un'attenzione maggiore in termini di differenziali dell'incentivo rispetto alle motorizzazioni tradizionali), ma anche la definizione di misure strutturali che incidano positivamente sull'economia d'uso del mezzo, quale ad esempio la riduzione dei pedaggi autostradali per i veicoli alimentati a GNL (come peraltro già avvenuto

in altri Paesi dell'Unione Europea).

Per gli usi industriali, occorre favorire l'impiego del GNL negli impieghi off-grid (le utenze non servite dalla rete distributiva), anche con misure premiali per volumi di bioGNL, Biocarburanti: BioGPL e BioGNL.

E a questo proposito, nella strategia

delle imprese associate in Assogasliquidi, è considerato centrale lo sviluppo della produzione di questi prodotti, già disponibili e già inseriti nella filiera complessiva, tanto da essere oggetto degli obiettivi fissati dal PNIEC, a sua volta richiamato nel recente Decreto semplificazioni che stabilisce anche la governance del PNRR: infatti, le opere, impianti e infrastrutture collegate allo sviluppo di GPL e GNL (ed i loro sviluppi bio e rinnovabili) sono classificati come strategici, in quanto "interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti".

"Ci rivolgiamo ai nostri rappresentanti politici nazionali ed europei - commenta Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica - affinché supportino coerentemente

la crescita del GPL e del GNL. I segnali che arrivano dalla Commissione Europea non sono positivi: gli aggiornamenti della direttiva DAFI sulla realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi e quelli della direttiva ETD sulla "carbon tax" potrebbero subire modifiche tali da non valorizzare correttamente i benefici derivanti dall'impiego dei prodotti gassosi. Questa sarebbe una sconfitta per il nostro Paese perché colpirebbe molte aziende e le circa 28.000 persone che ci lavorano.

Se, al contrario, le nostre imprese potessero investire con la sicurezza di non veder poi cambiare la strategia politica, i gas liquefatti accompagnerebbero la transizione energetica e il processo di decarbonizzazione

garantendo contemporaneamente la sostenibilità economica e sociale del processo. E gli investimenti pubblici e privati consentirebbero di incrementare la produzione bio e rinnovabile, sino a coprire nel medio-lungo periodo l'intera domanda di prodotti gassosi. BioGPL e BioGNL sono già una realtà che non richiede alcuna trasformazione dei mezzi e dell'infrastruttura che oggi impiegano GPL e GNL.

L'Assemblea ha confermato per un ulteriore triennio Andrea Arzà come presidente di Assogasliquidi e, come presidenti dei gruppi merceologici, Matteo Cimenti (presidente Gruppo GPL combustione), Marco Roggerone (presidente Gruppo GPL autotrazione) e Giacomo Fabbri (presidente Gruppo GNL).

DALLA STARTUP TOSCANA PER LA NAUTICA

## L'ormeggio intelligente che fornisce energia

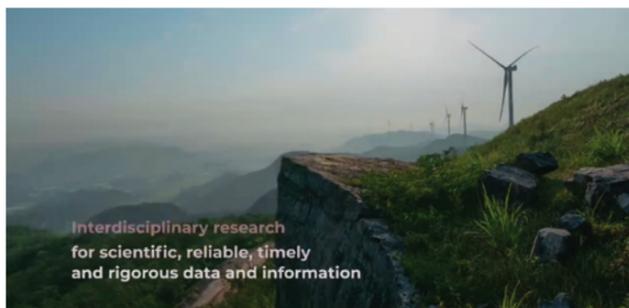


LIVORNO – Seares, startup innovativa toscana attiva nel settore degli accessori per la nautica, con il supporto di Zerynth ha creato un ormeggio intelligente abilitato per l'IoT che cattura l'energia del moto ondoso per trasformarla in energia elettrica, riducendo l'impatto ambientale, creando energia 100% green, aumentando i ricavi del 12% e riducendo del 10% i tempi di sviluppo.

Inoltre, secondo il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima, in Italia le rinnovabili sono destinate a crescere notevolmente, raggiungendo elevati livelli di penetrazione nel settore elettrico intorno al 55%, con un ruolo fondamentale delle tecnologie innovative come le marine.

## Innovazione e ricerca a Dubai con dati marini ad alta risoluzione

### Le scienze del clima al Padiglione Italia a Expo in programma dal 1 ottobre



quali l'Oceano Globale Costiero, il cuore di CoastPredict, l'iniziativa che fa parte del Decennio del mare dell'UNESCO.

"Il contributo del CMCC offrirà al

visitatore un'esperienza immersiva attraverso una delle applicazioni che produciamo con la nostra ricerca scientifica e con il nostro Centro di Supercalcolo, tra i più avanzati al mondo

tra quelli che si occupano di cambiamenti climatici", ha spiegato Antonio Navarra, presidente del CMCC. "Sarà l'Oceano il protagonista del contributo di CMCC al Padiglione Italia, dove i visitatori potranno guardare previsioni marine in tempo reale, aggiornate quotidianamente e realizzate attraverso un sistema unico di simulazioni e di modelli numerici che consentono di rappresentare le condizioni del mare a diverse scale, dall'oceano globale fino alle aree costiere, con dati ad altissima risoluzione. Dalla ricerca avanzata e dalla tecnologia che producono queste previsioni, nasce un messaggio che connette il visitatore alla sua realtà più vicina, data dalle previsioni marine nel porto di Dubai, fino alla dimensione globale dell'Oceano", ha detto Navarra.

DA UNA START-UP DI TRE GIOVANI APPASSIONATI DI VELA

## Le barche riciclabili fatte di...lino



MILANO – Dalla passione per la vela e per le tecnologie dei materiali deriva la determinazione dei tre giovani fondatori di Northern Light Composites, la startup giuliana che ha deciso di impegnarsi per la salvaguardia del mare. I tre hanno finalmente trovato una soluzione definitiva al problema vetroresina. Giunte a fine

vita, le imbarcazioni realizzate con questi materiali vengono spesso abbandonate nei cantieri, nei porti, o addirittura deliberatamente affondate, con conseguenze negative sulla fauna e la flora marine.

Purtroppo, le fibre di vetro richiedono un elevato dispendio energetico, perché possono essere prodotte solo ad alte temperature. La lavorazione delle resine poi è potenzialmente pericolosa per la salute. Inoltre, a fine vita, le possibilità di riutilizzo di questo tipo di materiale composito sono davvero scarse. A questo, va aggiunto che finora, sul mercato non esisteva un'alternativa alla vetroresina, ecosostenibile e riciclabile. Finora...

«Nel 2011 circa 75.000 imbarca-

zioni in vetroresina non erano più in circolazione nel mondo e il 54% di queste è stato abbandonato, con oltre 53.460 tonnellate di rifiuti da smaltire. Negli ultimi dieci anni, questo disastro ambientale non si è mai fermato». A raccontarlo è Andrea Paduano, cto e co-founder NL Comp (Northern Light Composites).

Dal lino al mare: l'economia circolare nella nautica da diporto: «Abbiamo studiato, testato e messo a punto un materiale composito con fibre di origine vegetale (principalmente lino), realizzato grazie a tecnologie innovative e sostenibili, che permette il riciclo delle imbarcazioni. Lo abbiamo chiamato rComposite. È il seme per una nuova economia

circolare nella nautica da diporto» - sottolinea Piericola Paoletti, chief financial officer e co-founder della giovane startup.

Non solo la fibra usata da NL Comp è di origine naturale, la resina termoplastica Elium®, selezionata per realizzare il materiale composito degli scafi, si separa facilmente dalle fibre e può essere rigenerata dopo un semplice processo di polverizzazione e scioglimento. Anche l'anima del composito, in Atlas HPE, è riciclabile. «Grazie a questa tecnologia, i nostri yacht da diporto e le nostre barche a vela non sono solo performanti, ma anche ecosostenibili e rispettosi della salute dei lavoratori». Aggiunge Paduano.

NELLA 19ª GIORNATA DELL'ECONOMIA

# Rapporto sulla struttura economica di Livorno e Grosseto province 2020

Le aziende hanno stretto i denti e tenuto, anche grazie a una sorprendente ripresa del turismo dell'estate scorsa



**Riccardo Breda**

LIVORNO – Nel corso della 19ª Giornata dell'Economia sono stati presentati i dati economici del Rapporto sulla struttura delle province di Grosseto e Livorno elaborato dal Centro Studi e Servizi della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.

Al termine del 2020, - dice il rapporto - la situazione mostra un tessuto imprenditoriale locale che sembra per adesso tenere numericamente l'impatto della crisi, ma animato da imprese con fatturati in calo, maggiormente indebitate rispetto all'immediato passato e con minore capacità di domandare lavoro, nel bel mezzo di una crisi fortemente asimmetrica con ricadute molto diverse fra i vari comparti. Sul futuro domina una grande incertezza generale aggravata dalle croniche carenze infrastrutturali.

Questo il quadro nel quale anche i territori di Grosseto e Livorno affrontano il percorso di ricostruzione nazionale del PNRR: connettere le energie vitali del Paese che operano nelle amministrazioni centrali e locali, nelle aziende tecnologiche e nei territori attorno agli obiettivi e agli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è

una grande sfida, un'impresa collettiva a cui tutti sono chiamati e richiede una profonda rivoluzione del government e una Pubblica Amministrazione in grado di favorire un "moto circolare dell'innovazione".

"Per quanto ci riguarda, come sistema camerale - commenta il presidente Riccardo Breda - ci siamo, anzi ci siamo sempre stati: lo affermo con la convinzione che nasce dalle nostre performance quotidiane, da quella leadership tra le P.A. che le camere di commercio hanno conquistato nel campo della digitalizzazione. Confermo quindi oggi la volontà e l'impegno a partecipare a pieno titolo alla più grande sfida dopo quella della ricostruzione postbellica, ma non posso evitare, come rappresentante locale del mondo delle imprese e del lavoro, di sottolineare che la costa toscana ed in particolare le province di Grosseto e Livorno

continuano a scontare storici ritardi infrastrutturali e che nemmeno il PNRR sembra riconoscere come meritevoli di attenzione e di intervento specifico. Ritardi e carenze che bloccano ogni ipotesi di sviluppo, demotivano il tessuto imprenditoriale, mortificano i lavoratori, allontanano definitivamente i giovani."

Certo l'estate del 2020, grazie ad un turismo di prossimità sorprendente nei numeri, ha fornito linfa vitale ad un sistema stressato consentendo di contenere molto meglio di altri territori le ricadute negative. Altrettanto soddisfacente risulta, tutto sommato, la tenuta del mondo agricolo e la conferma di una certa ripresa delle imprese della calce e del cemento supportate anche dai benefici sostegni normativi, come il bonus facciate al "110%".

"Ma non è una rassicurazione per il futuro - prosegue Breda - La costa toscana da decenni soffre un gap infrastrutturale rispetto alla toscana centrale che sembra dover perdurare. Per far ripartire l'economia non basta certo l'exploit di due mesi del turismo di prossimità, difficilmente tra l'altro ripetibile nel post covid, soprattutto per noi che partivamo da una situazione svantaggiata. Troppa incertezza per questo settore, così come per gli altri che hanno tenuto, figuriamoci per quelli in difficoltà: troppa incertezza in assoluto. Non ci abbagliamo i confronti territo-



**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](http://cis-spedizioni.com) - e-mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com)

**uffici nei porti principali**

PATTO LOCALE PER LA FORMAZIONE

## Fabbisogni occupazionali e le figure più richieste

Rapporto Excelsior e Progetto Mare illustrati nel corso di un convegno online a Livorno



**Gianfranco Simoncini**

LIVORNO – Il Rapporto Excelsior, strumento di indagine con il quale Unioncamere, in accordo con l'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro ed in collaborazione con le singole Camere di Commercio, monitora le previsioni di assunzione delle imprese e rileva le caratteristiche dei profili professionali richiesti, è stato al centro di una videoconferenza che si è tenuta giovedì 15 luglio, nell'ambito del Patto Locale per la Formazione.

In particolare l'incontro è servito per illustrare i fabbisogni occupazionali e formativi in provincia di Livorno emersi dal Sistema

Informativo Excelsior, ma anche per rappresentare i fabbisogni professionali e formativi delle imprese nella blue e green economy rilevati con il Progetto Mare.

L'appuntamento, organizzato dall'assessore al Lavoro e allo Sviluppo Economico del Comune di Livorno, Gianfranco Simoncini, ha visto la partecipazione del presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda, di Cristina Grieco del Ministero dell'Istruzione, e di rappresentanti del mondo sindacale, imprenditoriale e scolastico aderenti al Patto Locale per la Formazione.

A fare una panoramica sui fabbisogni occupazionali e formativi sono stati Raffaella Antonini (Azienda Speciale CSS - Centro Studi e Servizi) e Alessandro Rinaldi (Direttore Ricerche statistiche ed economiche - Centro Studi delle Camere di Commercio "Guglielmo Tagliacarne").

"L'incontro di stamani - ha dichiarato l'assessore Simoncini - rappresenta un passaggio importante nel lavoro che il Patto sta portando avanti. Il Rapporto Excelsior rappresenta uno strumento importante finalizzato ad orientare chi deve fare delle scelte in tema di formazione. Da esso emergono grandi prospettive legate soprattutto

all'economia blue e green, ma evidenzia anche come Livorno sia una realtà che investe fortemente sulla innovazione digitale e questi dati ci rafforzano nelle decisioni che abbiamo assunto in questo periodo indirizzando anche fondi comunali in questa direzione".

"La rete delle collaborazioni istituzionali attivata sul territorio, anche attraverso il Tavolo, è fondamentale per agire nel modo più efficace possibile, sostenendo l'occupazione e programmando interventi formativi adeguati al mercato del lavoro ed alla crescita di tutto il sistema imprenditoriale.

La presentazione del Rapporto Excelsior e dei fabbisogni professionali e formativi delle imprese nella blue e green economy realizzata nell'ambito del Progetto europeo MARE va in questa direzione e costituisce un importante contributo informativo per supportare la progettazione territoriale degli interventi orientativi e formativi rivolti agli studenti ed a tutti coloro che, in diverso modo, cercano di inserirsi o ricollocarsi nel mondo del lavoro": così il presidente Riccardo Breda.

Il materiale presentato nel corso del convegno sarà disponibile nei prossimi giorni sul sito del Comune di Livorno nella pagina dedicata al Patto Locale per la Formazione.

DOPO LA "DILIGENCE" PRESENTATA DA DELOITTE

## L'Italian Sea Group rinuncia su Perini Navi



MARINADI CARRARA – The Italian Sea Group S.p.A. ("TISG" o la "Società"), operatore globale della nautica di lusso, ha comuni-

cato che, a seguito del mandato affidato alla società Deloitte ("Deloitte") per svolgere una approfondita analisi sui documenti

messi a disposizione dal curatore fallimentare Dottor Franco Della Santa per la vendita degli asset Perini Navi, sono emersi elementi valutativi "che fanno ritenere non opportuna la propria partecipazione all'asta del 30 luglio 2021"

TISG conferma il proprio interesse per Perini Navi solo a valori sostenibili in un'ottica di creazione di valore per la Società ed i propri azionisti.

La Società prosegue nei propri progetti di sviluppo e valuterà eventuali ulteriori opzioni di crescita, così come dichiarato in fase di quotazione.

Perini Navi come noto è al centro di una serie di tentativo di rilancio dopo il tracollo. Suoi alcuni dei più prestigiosi maxi-yachts a vela (tra cui "Maltese Falcon" nella foto) con un elevato grado di automazione nelle manovre.

# Global Service srl

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

**SEDE OPERATIVA**



**REVAMPING GRU**



**FULL RENTAL**



**PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24**



**MANUTENZIONE BANCHINE**



PER UNITÀ FINO A 4 METRI DI LARGHEZZA

# Darsena Pagliari La Spezia riapre il passo alle barche

Il presidente dell'AdSP Sommariva: "Abbiamo accolto le esigenze delle imprese e lavorato intensamente per ripristinare l'operatività del canale"



Mario Sommariva

LA SPEZIA – Gli operatori della nautica insediati nella Darsena Pagliari, che usufruivano del canale navigabile di accesso reso impraticabile dopo il cedimento del ponte nel maggio scorso, possono tirare un sospiro di sollievo. Il presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, ha firmato, infatti, l'ordinanza che consente la riapertura del canale barche larghe max 4 mt e alte max 3,5.

La richiesta era arrivata dalle

associazioni di categoria a nome dei propri associati, per consentire alle imprese operanti di potere riprendere il loro lavoro in un periodo, questo, caratterizzato dalla crescente necessità di messa a mare di imbarcazioni da diporto.

Il canale, fino ad oggi interdetto al transito delle barche per ragioni di sicurezza, è ora nuovamente operativo, nei limiti e alle condizioni imposti da una accurata relazione tecnica.

La decisione è stata presa dal presidente dell'AdSP a seguito delle accurate indagini compiute dal professionista già incaricato di progettare e dirigere l'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza del ponte, realizzati all'indomani del dissesto, e di futura rimozione dello stesso.

È stato certificato che sussistono le condizioni per la riapertura in sicurezza del canale navigabile, seppur con talune limitazioni, e alla condizione che sia disposta una fila di boe luminose, già posizionate, atte a evitare che le imbarcazioni

possano transitare sotto la zona occupata dai pistoni.

Quindi, in considerazione sia della condizione di sequestro del ponte che delle esigenze connesse alle indagini in corso, l'AdSP ha rivolto all'Autorità Giudiziaria una specifica istanza, per riattivazione del canale navigabile in questione, ed ha ottenuto risposta positiva.

È stato attivato inoltre un sistema di videosorveglianza a protezione del ponte mobile.

"Sommariva ha detto in merito: "Abbiamo tenuto conto delle richieste delle imprese, giustamente preoccupate per la propria operatività e per i propri dipendenti. Abbiamo subito cercato di ovviare alla situazione ed oggi finalmente siamo riusciti a restituire il canale, anche se con limitazioni dovute ad imprescindibili questioni di sicurezza. L'AdSP avvierà ora un monitoraggio topografico del ponte Pagliari sulla base degli accordi presi con il consulente tecnico del pubblico ministero, previa installazione dei necessari dispositivi ottici".

CON LA RICHIESTA DI TEMPI MENO STRETTI E DI UNA ROAD MAP

# Assiterminal sulla chiusura delle grandi navi a Venezia



VENEZIA – Non si fermano i commenti preoccupati alla decisione del governo italiano di vietare l'ingresso delle grandi navi da crociera nel centro di Venezia.

Questa volta interviene Assiterminal che esprime la propria più viva preoccupazione per la modalità e i tempi "con i quali il Governo Italiano ha inteso procedere nella decisione di

delocalizzare il traffico crocieristico a Venezia".

"Il 12 luglio si assume una decisione - dice la nota - che sarà praticata il 1° agosto dello stesso anno, solo tre settimane dopo, e tutto ciò agli albori della ripresa del turismo crocieristico che, senza dubbio, è il più colpito dalla crisi pandemica".

"Non si intende discutere le ragioni

politiche che conducono a ritenere non più compatibile la presenza delle navi per il Canale della Giudecca - continua Assiterminal - che sono condivisibili e condivise da tutti, anche dagli operatori portuali e crocieristici ma Venezia è stata e deve rimanere un home port fondamentale per il turismo crocieristico mondiale e per l'Italia. Venezia è stata e deve rimanere una meta fondamentale per il turismo crocieristico mondiale e per l'Italia e deve quindi avere una struttura per l'accoglienza dei crocieristi all'altezza della qualità e della rinomanza della città. Una struttura comparabile a quella che verrà dismessa con lo spostamento su Marghera. Una struttura che è stata oggetto di ingenti investimenti da parte della Regione Veneto e degli investitori privati in questi anni per ottenere standard qualitativi che la rendono unica nel Mediterraneo e eccellente nel mondo.

"È stata fatta inoltre un'analisi sull'impatto dello spostamento dei traffici crocieristici sulle dinamiche dei traffici commerciali a servizio dell'industria del territorio e delle sue connessioni? È in discussione l'intero sistema industriale e logistico dell'area del Nord Est del Paese!

"Dove sono il principio di proporzionalità e il rispetto dell'iniziativa economica (tutelato dalla Costituzione) non solo per l'operatore del terminal ma per tutto l'indotto che sostiene l'economia di un territorio: siamo a una nuova frontiera del reshoring della delocalizzazione del lavoro e del turismo?"

Per questo Assiterminal ritiene che una decisione di questa importanza, debba essere praticata nei tempi che consentano di non ferire ancora gli operatori crocieristici di Venezia, i quali devono poter almeno concludere la stagione appena riavviata nella

Stazione marittima operativa e con una chiarezza sulla localizzazione e sui fondi a disposizione per attrezzare un nuovo sito all'altezza, con la qualità di quello che si è deciso arbitrariamente di abbandonare.

Occorre inoltre mediante confronto/dialogo, mettere in campo adeguate, tangibili e strutturali misure atte a garantire la sopravvivenza di operatori locali, lavoratori e famiglie che traggono sostentamento dall'attività crocieristica, pena l'irreversibile depauperamento economico e sociale di Venezia e della Regione veneta.

"Chiediamo al Governo Italiano di proporre una road map della rilocalizzazione che tenga conto di TUTTE queste esigenze oggettive - conclude Assiterminal - e dia chiarezza e certezza ad una attività che garantisce migliaia di posti di lavoro e contribuisce anche alla reputazione di Venezia nel mondo: noi ci siamo!".



CON UNA DIFFICILE MANOVRA PER GLI SPAZI RISTRETTI

# Nel porto di Civitavecchia una grande fullcontainer



CIVITAVECCHIA – Nel rispetto delle cautele adottate dall'Autorità marittima e sotto l'occhio vigile del nucleo nostrino della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, è stato registrato il secondo accosto alla banchina 25 di una nave portacontainer di grandi dimensioni: 330 metri di lunghezza e 48 di larghezza.

La delicata manovra di ormeggio e soprattutto la complessa evoluzione avvenuta in concomitanza con la presenza di unità da crociera presso l'antemurale e di navi da carico alla banchina 23, - sottolinea una nota della Capitaneria - si è svolta in assoluta sicurezza nel bacino portuale con due piloti a bordo della portacontainer e l'ausilio di tre rimorchiatori portuali con i cavi che hanno lavorato a pieno regime.

Per consentire le fasi di manovra la Capitaneria di porto, d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e la collaborazione dei servizi tecnico-nautici, aveva approvato lo scorso 5 luglio il provvedimento dispositivo (ordinanza n. 51/2021) che dettava regole e prescrizioni a tutela e garanzia della sicurezza della navigazione. Nonostante i ridotti spazi di manovra, in particolare quelli necessari per l'evoluzione del mercantile, grazie alla sinergica azione di AdSP e Capitaneria di porto, è stato possibile consentire sperimentalmente l'accosto di una seconda "grande nave". L'auspicio della Capitaneria è che, sulla scorta della positiva esperienza maturata, il traffico di tali unità possa consolidarsi su base settimanale, permettendo allo scalo civitavecchiese di ampliare le proprie performance e migliorare le prospettive di sviluppo.



PORT & SHIPPING TECH  
XIII edizione

main conference  
genoa shipping week

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

GENOVA  
6 - 8 Ottobre  
2021  
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickUtilityTeam

IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI

STUDIO COMELLI

Ci mettiamo  
tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit & Expo

Working with Drones

Bologna Fiere 6/8 Ottobre 2021

www.mirumir.it

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Silvia Moretto: armatori

integralmente, per chiarire la posizione della Federazione rispetto allo stato del mercato del trasporto marittimo containerizzato. Un chiarimento che prende spunto anche dalle osservazioni critiche che su queste colonne aveva presentato Fabrizio Vettosi.

Caro direttore, le osservazioni di Fedespedi sull'evoluzione del settore del trasporto marittimo di container non sono frutto né di invidia né tantomeno di una sterile battaglia di categoria, ma la puntualizzazione di criticità che si sono evidenziate con sempre maggior forza in questi ultimi anni.

Quello che ci preoccupa non sono le strategie di espansione o di integrazione messe in atto legittimamente dalle compagnie marittime. Siamo imprenditori, crediamo nel libero mercato e, quindi, nella libertà delle imprese di scegliere la propria strada. Ma, e qui sta il punto, libero mercato significa parità di condizioni e regole uguali per tutti.

Nel settore del trasporto marittimo container questo accade? Noi crediamo di no.

Le compagnie marittime godono di alcuni importanti trattamenti di favore quali, in primo luogo, la parziale esenzione dalla normativa antitrust UE (Consortia Block Exemption Regulation - CBER, che consente ai carrier marittimi riuniti in consorzi/alleanze, di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte), regimi fiscali favorevoli (dalla Tonnage Tax alla recentissima probabile esenzione dalla Global Minimum Tax proposta dall'OECD) e cospicui Aiuti di Stato. Il risultato: l'International Transport Forum dell'OECD ha calcolato che a livello internazionale, l'imposta sulle società ha un'aliquota media del 7% per le shipping line, contro il 27% di uno spedizioniere indipendente. Questo significa che per svolgere la stessa attività door-to-door un'impresa di spedizioni internazionali in media paga tasse quattro volte superiori rispetto a un carrier.

Sul tema dell'esenzione dalla normativa antitrust (CBER), Fedespedi ha pubblicato un Quaderno, ma prima di noi sullo stesso tema è intervenuto ancora l'indipendente International Transport Forum (con gli studi del 2018 The Impact of Alliances in Container Shipping e del 2019 Container Shipping in Europe: Data for the Evaluation of the EU Consortia Block Exemption Regulation), segnalando come, grazie a tali vantaggi, il mercato si stesse configurando sempre più come un ristretto oligopolio governato da alcuni grandi attori legati tra loro da accordi e partnership, le cosiddette Alliances, che attualmente su alcune direttrici controllano quasi il 100% dell'offerta di stiva.

Dunque, le domande che ci poniamo, e che poniamo agli addetti ai lavori e, soprattutto, alle istituzioni a livello nazionale ed europeo, sono le seguenti:

- È corretto che le shipping line sfruttino tali vantaggi per entrare in altri settori e fare concorrenza ad aziende che di quei vantaggi non possono usufruire?
- Questo non configura una situazione gravemente lesiva della corretta dinamica concorrenziale?
- Quale spazio di scelta rimane ai clienti di fronte ad un sistema sempre più integrato e concentrato?

Che il problema esista non lo sosteniamo solo noi, ma altri se ne stanno rendendo conto. Non è un caso, ad esempio, che a livello internazionale, si siano mosse molte associazioni, oltre a quelle degli spedizionieri (CLECAT e FIATA): i terminalisti europei (Feport), i carrieri (European Shippers' Council e Global Shippers Forum), gli operatori del trasporto intermodale (International Union for Road-Rail Combined Transport - UIRR), oltre a EBU (European Barge Union), ETA (European Tugowners Association) e ETF (European Transport Federation).

Ancor più significativo è che l'amministrazione Biden abbia emesso un ordine esecutivo a tutela e promozione della con-

correnza, con il quale, tra le altre cose, il presidente USA chiede alla Federal Maritime Commission di agire vigorosamente contro le "exorbitant charges" imposte dai carrier marittimi agli esportatori americani. Il testo qui si riferisce alle centinaia di migliaia di dollari di extracosti addebitati per "detention and demurrage" (sosta del container all'interno del terminal portuale), cresciuti esponenzialmente con la congestione dei porti post-lockdown a partire dalla seconda metà del 2020. Le cause di questa situazione vengono lucidamente individuate nel rapido consolidamento e concentrazione del mercato globale del trasporto marittimo, che ha visto salire le quote di controllo delle 10 principali compagnie marittime dal 12% del 2000 ad oltre l'80% di oggi, "leaving domestic manufacturers who need to export goods at these large foreign companies' mercy".

La conclusione dell'amministrazione USA è la stessa nostra e di tutti gli operatori della catena logistica che ogni giorno si devono confrontare con una sempre più profonda distorsione del mercato: senza concorrenza non c'è sano capitalismo, non è tutelata la pluralità o la libera impresa, e non vi è alcun vantaggio per i consumatori finali.

L'ultimo anno e mezzo è un chiaro esempio di questa dinamica: l'intelligente controllo della capacità di stiva (blank sailing, idle fleet, spinta sulle rotte più redditizie, come la transpacificca) ha permesso alle compagnie marittime di contenere i costi. Questo ha portato ad un rialzo vertiginoso dei noli (l'indice Shanghai-Med lo scorso 25 giugno ha superato 13.000 dollari per un container da 40', sfondando ancora una volta ogni record), alla congestione dei porti, alla penuria di container vuoti, a una affidabilità del servizio ai minimi storici (che da inizio 2021 oscilla tra il 35 e il 40 per cento) e a continue rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento per le imprese, aumentando così l'incertezza in un momento molto delicato per le economie di tutto il mondo, alle prese con una ripresa lenta e una convivenza ancora non facile con le nuove varianti di Covid 19.

Mentre le compagnie facevano registrare profitti record (27 miliardi nel 2020, +38,2% nel I Trimestre 2021, con una previsione per fine anno tra gli 80 e i 100 miliardi) a pagare il prezzo più alto è stata la merce.

Noi crediamo che questa situazione non sia più sostenibile e chiediamo alle istituzioni europee di ripristinare regole uguali per tutti, alla base di una sana concorrenza e di un mercato davvero libero.

Grazie per l'attenzione che ha voluto riservare alla nostra posizione. Siamo disponibili, qualora fosse di vostro interesse, pubblicare integralmente o in parte il contenuto di questa lettera.

I miei migliori auguri di buon lavoro

Cordialmente

## Il benvenuto di Assarmatori

"Carlone", ha ricordato in una sua nota il presidente di Assarmatori Stefano Messina, "subentra a un altro grande professionista come l'ammiraglio Giovanni Pettorino, che fortunatamente per il cluster marittimo si è solo spostato dal Tirreno all'Adriatico, trasferendosi da Roma ad Ancona come commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico. Ad entrambi auguro di cuore buon vento per le loro nuove rotte".

## Eutanasia di Alitalia

il suo assenso al piano generale presentato dal governo italiano, piano che secondo lo stesso ministro "ha portato, grazie a una interlocuzione sempre costruttiva, all'individuazione di una soluzione che consente di contribuire efficacemente al rilancio del trasporto aereo nazionale".

La soddisfazione del ministro è però mitigata dal fatto che ci saranno molti esuberanti, molti pensionamenti e si partirà con un ridotto numero di aerei rispetto alla

flotta Alitalia. Rimangono ancora aperti numerosi interrogativi sulle rotte e in particolare sulla validità o meno dei contratti che Alitalia aveva sia con i fornitori che con le aziende per voli già programmati.

Come sempre, queste riformulazioni - lo si è visto in campo marittimo con le flotte di bandiera - comportano sacrifici specialmente per i dipendenti; e rischiano di lasciare spazi aperti alla sempre più agguerrita concorrenza dei vettori stranieri. Dunque siamo solo all'inizio di una nuova difficile avventura per la storia italiana dell'aeronautica civile.

## Sindacati: dipende

con l'Unione europea; pertanto per conoscerli ed esprimere una valutazione compiuta attendiamo una convocazione formale da parte dei Ministeri competenti". È quanto ha dichiarato a caldo Salvatore Pellecchia, segretario generale della Fit-Cisl, a proposito dell'accordo raggiunto tra UE e Governo italiano su ITA.

Prosegue Pellecchia: "L'Italia ha bisogno di una compagnia aerea di bandiera forte e in grado di competere con i principali vettori che agiscono nel mercato del trasporto aereo. La nuova ITA deve poter integrarsi efficacemente con le altre modalità di trasporto ed essere funzionale agli interessi economici nazionali, incluso il turismo, il quale è stato duramente penalizzato dalla pandemia e ha urgentemente bisogno di essere rilanciato. Relativamente al personale attualmente dipendente da Alitalia in amministrazione straordinaria, confermiamo la nostra posizione e cioè che, tenuto conto delle potenzialità del mercato all'uscita dalla pandemia, devono essere garantiti occupazione e reddito a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori interessati".

Conclude il segretario generale: "È arrivato il momento di mettere mano, come stiamo chiedendo da tempo, anche al sistema del trasporto aereo per correggere tutte le disfunzioni che hanno portato le aziende italiane in una posizione di soccombenza nonostante nel ricco mercato del nostro Paese le compagnie estere abbiano fatto abbondanti utili. Alitalia è certo l'azienda più grande del settore, con i suoi 11 mila dipendenti, ma ci sono altre migliaia di lavoratrici e lavoratori a rischio, tra vettori e aziende di handling, catering e manutenzione, a cui vanno aggiunti quelli dell'indotto. Anche loro hanno diritto a una risposta positiva".

ROMA - Meno possibiliste, sempre a caldo, le segreterie sindacali riunite. "In attesa di conoscere precisamente il piano concordato e discuterlo, siamo nettamente contrari sia all'impostazione della trattativa che non ha visto fino ad oggi il coinvolgimento del sindacato, sia sotto l'aspetto del piano industriale". Ad affermarlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto Aereo, a seguito dell'annuncio sul decollo della newco ITA, chiedendo che "il Governo ci convochi subito".

Secondo le organizzazioni sindacali: "si prefigurerebbe il cosiddetto spezzatino aziendale con nessuna certezza per le attività a terra di handling e di manutenzioni che rimarranno in ITA. La nuova compagnia partirebbe con una miniflotta con solamente 52 aerei senza prospettive di sviluppo sul lungo raggio. È inaccettabile che su 10.500 lavoratori vengano assunti solamente 2750-2950 il primo anno. Anche il brand messo a bando di gara prefigurerebbe evidenti danni commerciali. Sostanzialmente è un piano debole anche in prospettiva ricavi fino al 2025. Sono errori gravissimi che rendono inaccettabile questa impostazione ma soprattutto rendono la nuova compagnia di bandiera un progetto molto debole".

"Inoltre - spiegano Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporto Aereo - manca ancora e sempre di più tutta la parte relativa alla regolamentazione del mercato italiano, in chiave anti dumping sociale e salariale, posta in essere da alcuni vettori low cost che competono sul nostro mercato, eludendo e comprimendo le tutele dei lavoratori sia per la parte della regolamentazione

sia per la concorrenza del sistema aeroportuale che continua a basarsi su erogazioni di centinaia di milioni di euro con modalità non trasparenti, falsando così la concorrenza e il mercato. A tale proposito, ed in riferimento alle dichiarazioni rilasciate oggi, dall'amministratore delegato di Ryanair Micheal O'Leary, a margine del suo incontro con il governo italiano, che non convoca i sindacati bensì una compagnia straniera low cost, preme ricordare che noi siamo a favore della concorrenza leale fatta da soggetti che rispettano le norme, i salari, i diritti e le loro tutele, partendo dall'applicazione dell'articolo 203 del Decreto Rilancio, compreso il fondo di solidarietà del trasporto aereo alimentato su addizionali comunali sull'imbarco".

"Siamo quindi nettamente contrari a ipotesi - sostengono infine le organizzazioni sindacali - che prevedono il depotenziamento del fondo che sostiene oggi più di 40 mila famiglie comprese quelle dei lavoratori di Ryanair".

## Voli drone per le merci

dettaglio nei paesi dell'UE, dato che - spiegano le due società impegnate nell'iniziativa - il quadro regolatorio permette operazioni tra diversi Stati membri. In particolare Hellmann - operatore logistico tedesco, oggi presente in 173 paesi con oltre 10 mila addetti nel mondo - conta di utilizzare le spedizioni via drone per le consegne di parti di ricambio, prodotti e-commerce e a temperatura controllata. Sulla base dell'accordo Dronamics metterà a disposizione equipment e competenze tecniche per la gestione della flotta, nonché staff nelle località interessate per lo svolgimento delle funzioni tecniche. Il tutto sulla base delle normative che per l'Italia sono ancora totalmente affidate all'E-NAC che vieta il sorvolo di droni sulle zone densamente abitate.

## Sogese e la caccia al Teu

Ce ne parla, in una nostra intervista, Andrea Monti di Sogese la società che opera dall'interporto/retroporto Vespucci, ma che ormai ha raggiunto un livello di globalizzazione assoluta.

Vi siete trasformati in pochi anni, da specialisti della trasformazione dei contenitori in un "service" altamente internazionale per sopperire ai numerosi "vuoti" creati dal new deal post-pandemia...

"Anche il mondo della logistica ha subito cambiamenti epocali, il tutto partendo dalla carenza di contenitori vuoti di cui si è già molto scritto. Noi ci siamo organizzati in modo altamente flessibile per aiutare gli spedizionieri a trovare il container in tempi coerenti con l'esigenza del carico, farlo imbarcare e restituirlo a destino in un ciclo che garantisce il transito della merce e la circolazione dei container al tempo stesso. È un lavoro di relazioni internazionali, ma anche di conoscenza specifica di norme, consuetudini e opportunità in paesi dove maggiore si concentra oggi la produzione e il trading."

Sembra di capire che oggi la carenza di vuoti stia generando nuove metodologie di trasporto via mare e non solo. Eppure costruire scatoloni non dovrebbe essere difficile...

"Non è semplice come può sembrare: ci sono normative precise, e il tutto va certificato, con tempi tutt'altro che brevi. La vera sfida è reperire vuoti nelle aree di maggiore disponibilità e garantire il riposizionamento nell'immediato a favore di zone colpite da maggiore carenza di asset. È il nostro business: che detto così sembra semplice..."

Ma non lo è affatto, e lo si comprende bene. Vi muovete in un mondo fluido, dove i "cacciatori" sono tanti e le prede (container e utilizzatori) molto contese. L'essere nel retroporto livornese aiuta?

"Non molto, dal punto di vista della disponibilità di vuoti. Il porto si sta concentrando sui traffici con il nord America, dove sono i grandi

CAROLI  
Hotels

player a operare con le loro regole e i loro container: dove invece era più facile inserirsi nella parte di nostra competenza, sui traffici con il sud Mediterraneo, il Middle e il Far East, le tensioni internazionali e spesso le guerre locali hanno reso tutto più difficile. Un tempo c'era un grande business nel trasporto dei materiali edili per la ricostruzione di paesi devastati o per l'industrializzazione delle economie emergenti e migliaia di container first trip venivano utilizzati per sostenere l'evoluzione di questi Paesi. Oggi molto di questo lavoro è rallentato. Ciò malgrado possiamo comunque offrire il nostro servizio con una estensione più ampia e con una presenza a livello globale, ma con un impegno continuo e articolato proprio grazie alle relazioni, ai i nostri uffici delocalizzati e con una organizzazione che permette risposte a problemi in tempi brevissimi".

In pratica vi sostituite alle compagnie di navigazione nella messa a disposizione del contenitore, garantendo allo spedizioniere quella disponibilità che i grandi player marittimi non offrono a prezzi altissimi.

"Si può semplificare così, anche se l'articolazione è molto più complessa. Il gigantismo navale tra l'altro ha concentrato gli scali in solo pochi porti, lasciando scoperti quelli intermedi sui quali aiutiamo a lavorare, fornendo container, su navi minori noleggiate da consorzi temporanei di spedizionieri. Il nostro moto è muoverci just in time. Ed è la sintesi di come sarà sempre più il mondo della logistica".

**[ LO SAPEVI CHE...? ]**

**INFO E TERMINI DI PRESENTAZIONE PER LA DOMANDA DI ACCESSO PROROGATI DAL 1° AL 30 SETTEMBRE 2021**

Gli investimenti effettuati nel 2021 sono recuperabili fino al 50% nel 2022 come credito di imposta Decreto sostegni bis (del 25/05/2021) - articolo 67 / comma 10 e seguenti.

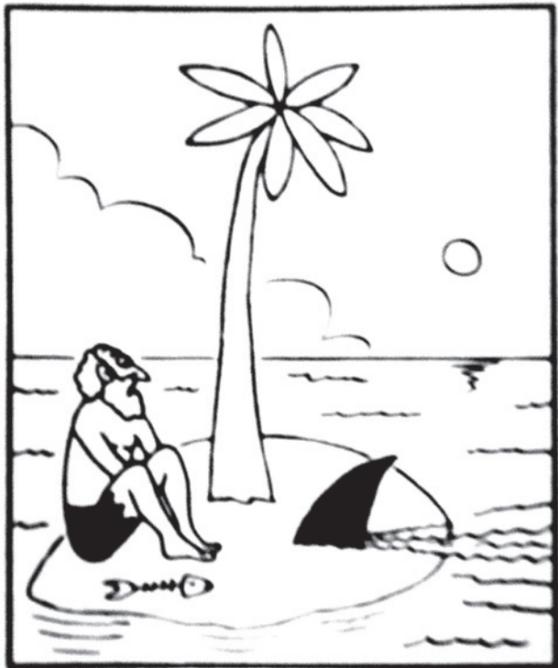
**BONUS PUBBLICITÀ 2021**

**Per maggiori approfondimenti:**  
<https://notiziario.uspi.it/>  
<https://informazioneeditoria.gov.it/>

**Contattaci al numero 0586 893358 stefano.benenati@lagazmar.191.it**



## Vacanze al mare sicuri: si può?



La signora Francesca B. moglie di un marittimo della compagnia Siremar, ci ha scritto una lunga lettera che abbiamo dovuto sintetizzare così:

In questi giorni ho sentito alla TV e letto sul giornale che numerosi studenti sono stati bloccati in varie città estere considerate sicure, per un ritorno della pandemia del Covid: a Malta, a Dubai e in Grecia, ma non solo. Tante preoccupazioni sia per il virus sia per le famiglie che non sono state in grado di raggiungere i propri ragazzi inviati con tante garanzie delle organizzazioni in vacanze di studio all'estero. Io insieme ad altre mamme ci chiediamo se esistano davvero località sicure al cento per cento per le vacanze del prossimo agosto. Forse qualche isola deserta, forse in cima a qualche montagna? E le nostre autorità non dovrebbero garantirci che certi viaggi di studio o di turismo sono sicuri, oppure sconsigliarci o meglio ancora vietarci?

Cara signora, capisco il suo sconcerto: ma bisogna anche entrare nell'ordine di idee che oggi, con la globalizzazione e i viaggi di ogni tipo in ogni più sperduto sito, la sicurezza assoluta non può più esistere. È amaro ammetterlo, ma tra incidenti, terrorismo, delinquenza, malattie e adesso anche il Covid, una componente di pericolo esiste in ogni viaggio. Ci proviamo a scherzare con la vignetta che alleghiamo e che riassume per assurdo anche il rischio su una micro-isola deserta...

### 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.

## Una bella storia in Puglia



Ci ha scritto Angelo Siclari, presidente di Assormeggi, raccontandoci questa bella storia di solidarietà verso disabili:

Nei giorni che siamo stati in Puglia, abbiamo avuto il piacere di conoscere Marco Carani titolare della Nautica Carani con sede al Porto di Villanova di Ostuni. Marco è entrato a far parte della squadra Assormeggi Italia e questo ci onora moltissimo.

In un suo pontile ci ha fatto vedere una barca, un Poonton Boat den. "Euphoria" di 7,50 metri. Acquistata da Carani, rimessa a nuovo e adattata secondo le finalità, è stata certificata dal R.I.N.A. per il trasporto di 12 passeggeri, oppure di 4 diversamente abili con i loro accompagnatori, con a bordo sempre skipper certificati e, su richiesta, un operatore sanitario specializzato sulla disabilità.

Ad oggi è l'unica imbarcazione che permette ai disabili di vivere l'esperienza sul mare in totale autonomia. In questo modo arrivo, locazione e uscita saranno movimenti compiuti in libertà, per godere della navigazione in maniera performante.

Dotata di un'apertura a prora che, per mezzo di uno scivolo, consente anche ai disabili di accedere tranquillamente e sistemarsi vicino al proprio accompagnatore o familiare, dispone di mezzi di salvataggio e di sicurezza per tutte



le persone imbarcate e, tramite una scaletta di risalita, è anche possibile scendere in acqua. Questa storia di "Mare senza barriere" ci ha affascinato più di ogni altra cosa: è questa la politica di Assormeggi Italia. Occorre andare oltre l'aspetto imprenditoriale, occorre avere una visione sempre più ampia collegata al cuore, ai sentimenti, così come fa Marco Carani.

Pubblichiamo volentieri la bella notizia sull'iniziativa, che onora Carani e il presidente Siclari. E ricordiamo che analoghe iniziative sono state prese da Assonautica anche a La Spezia e a Livorno con arche e gommoni adattati allo scopo: a Livorno grazie anche a Lusben Craft e OLT era stata attrezzata una base con grette certificate per disabili, pontili galleggianti e imbarcazioni 2.4 olimpiche: il tutto, come già riferimmo, ad oggi "bloccato" da un'improvvisa ordinanza della Capitaneria e dell'AdSP per un discutibile contenzioso sui pontili e sugli spogliatoi per i disabili...

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

Direttore responsabile  
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.  
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione  
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione  
57123 Livorno - Via Fiume, 23  
Tel. 0586 / 89 33 58  
Fax 0586 / 89 23 24  
Codice fiscale 00118570498  
E-mail: redazione@lagazmar.191.it  
www.lagazzettamarittima.it

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

Fotocomposizione  
La Gazzetta Marittima  
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI  
Associata all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana

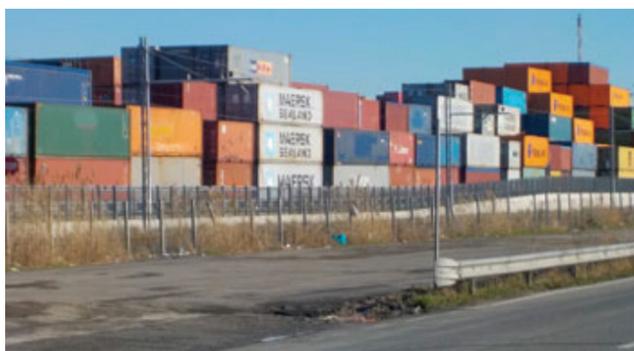
È vietata la riproduzione  
anche parziale di articoli, grafici  
e fotografie senza citarne la fonte.

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

Stampato su carta  
ecologica



## Contenitori a peso d'oro o quasi



Sul web ci scrive il signor Manlio Bellomodarme che frequenta l'area balneare estiva di Tirrenia, a Nord di Livorno.

Cari amici della Gazzetta, vi leggo sempre e mi ha colpito il ripetuto rapporto sulla scarsità di contenitori vuoti a disposizione dei traffici: scarsità che avrebbe fatto schizzare alle stelle il loro prezzo e quindi anche il noleggio. Le compagnie di navigazione a loro volta hanno aumentato in modo esponenziale i noli.

Eppure nel breve viaggio quasi quotidiano tra Livorno e Tirrenia io vedo sulle aree a fianco della strada pile e pile di contenitori vuoti, alcuni con il logo di grandi compagnie, altri quasi anonimi. Mi chiedo: se i contenitori vuoti ci sono, chi è che gioca sporco?

Caro amico lettore, anche noi abbiamo visto sempre quelle montagne di contenitori accatastati lungo i confini del porto industriale. Solo che, come ci hanno spiegato - si legga l'intervista che pubblichiamo in prima pagina ad Andrea Monti della Sogese - il meccanismo non è semplice. Sintetizzando al massimo, per utilizzare un contenitore vuoto di quelli impilati che vede anche lei, occorre renderlo remunerativo, trovandogli un carico. Ma nel porto livornese quelli che erano i classici utilizzi, per i traffici con il middle Est e con il Sud Mediterraneo, si sono molo ridotti per le guerre, per gli embarghi e per la pandemia. Nessuno si assume l'onere di far viaggiare un contenitore vuoto alla ricerca di ipotetiche merci. Senza considerare che una parte di quegli scatoloni, fermi da tempo, potrebbe anche risultare non più in regola con le normative sempre più stringenti in fatto di sicurezza. Il business è complicato: e lo si deduce anche dalle polemiche in corso tra spedizionieri e compagnie di navigazione sui costi, i noli e le leggi di mercato (vedi sempre su questo numero l'intervento della presidente di Fedespedit Silvia Moretto).

## Patente nautica, l'odissea del rinnovo

Ci scrive la dottoressa Laura Chiesa, docente universitaria negli USA ma in visita ai genitori a Livorno dove sta tentando di rinnovare la propria patente nautica italiana.

Confesso che avevo dimenticato i tanti problemi creati in Italia dalla burocrazia: e così ci sto battendo la testa da giorni, con la preoccupazione di dover ripartire per gli USA senza aver combinato niente.

Sintesi: la mia patente nautica senza limiti, conseguita presso la Capitaneria di Livorno, è scaduta ed ho fatto richiesta di rinnovo come da legge. Tutto bene in Capitaneria, grazie anche ai militari cortesi e preparati, ma ottenere la necessaria visita medica, conditio sine qua non per il rinnovo è ancora un Ufo. Ho provato l'ufficio ASL, che da appuntamenti lontani mesi: i medici sportivi, per legge abilitati, mi hanno risposto che i loro certificati non vengono accettati. Le agenzie contattate mi rimandano a Cecina, o addirittura ai medici delle FS alla stazione di Pisa: e il tutto in tempi non compatibili con i miei impegni di lavoro. Un amico americano che ho sentito per telefono mi ha anche preso in giro: bastava che nella città USA dove insegno avessi chiesto al consolato italiano e sarei arrivata a Livorno con il documento. Ma come siamo messi male nel mio amato Paese...

Sono anni che le riviste nautiche e anche le associazioni dei medici sportivi denunciano le carenze che lei ci segnala: ma in questo Paese di santi e navigatori evidentemente il problema non coinvolge chi dovrebbe, con un semplice decreto, chiudere la falla. Si consoli pensando che le stesse peripezie ci toccano, in Italia, anche per altri minimi adempimenti burocratici. Se può consolarla.



### ALL'INTERNO

Ordinanza a La Spezia per limitare le soste ai varchi.	a pag. 2
Cosco ordina dieci portacontainer.	a pag. 2
Gruppo Ferretti investe a Taranto.	a pag. 2
Gravi irregolarità su nave di Bahamas.	a pag. 3
"Viking Mars" varata ad Ancona.	a pag. 3
2020 l'anno di svolta per le compagnie marittime.	a pag. 4
Camera e Varnetti Shipping al passo del Diritto Marittimo.	a pag. 4
Auto a benzina, l'UE le vietterà.	a pag. 5
Decarbonizzare con GPL e GNL.	a pag. 5
L'ormeggio intelligente che fornisce energia.	a pag. 5
Innovazione e ricerca a Dubai con dati marini ad alta risoluzione.	a pag. 5
Le barche riciclabili fatte di...lino.	a pag. 5
Rapporto sulla struttura economica di Livorno e Grosseto province 2020.	a pag. 6
Fabbisogni occupazionali e le figure più richieste.	a pag. 6
L'Italian Sea Group rinuncia su Perini Navi.	a pag. 6
Darsena Pagliari La Spezia riapre il passo alle barche.	a pag. 7
Assiternal sulla chiusura delle grandi navi a Venezia.	a pag. 7
Nel porto di Civitavecchia una grande fullcontener.	a pag. 7
Vacanze al mare sicuri: si può?	a pag. 9
Contenitori a peso d'oro o quasi.	a pag. 9
Una bella storia in Puglia.	a pag. 9
Patente nautica, l'odissea del rinnovo.	a pag. 9



## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Il lavoro come motore fondamentale per la logistica



Nella foto: Il tavolo dei relatori al Palazzo dei Portuali.

anche delle iniziative in corso sia nelle AdSP sia a livello di istituzioni locali e del parlamento. Sono intervenuti il sindaco di Livorno Luca Salvetti (richiamo al patto sul lavoro del 7 aprile che ovviamente viene lentamente tradotto in atti concreti) il presidente di Legacoop Toscana Ivan Ferrucci (importanza del sistema toscano tra porto e interporti d'area) Enzo Raugeri (sulle problematiche legate all'aumento dimensionale delle navi, ai picchi di lavoro e al ricambio generazionale) e Yari De Filicaia (il governo sembra concentrato principalmente sulla transizione ecologica e non aiuta la transizione techno-informatica dei portuali, anche non recependo gli emendamenti che erano stati presentati in parlamento sullo sviluppo).

Per Mario Sommariva c'è un pregiudizio diffuso sulla portualità, un settore non compreso anche per il suo valore in termini di contributi che dà dal punto di vista del PIL, ritenuto che funzioni come 50 anni fa senza conoscere la legge 84/94. Tra i pregiudizi: l'idea che le entrate dei canoni concessori sono ritenute come entrate/reddito d'impresa, quindi le AdSP svolgono attività d'impresa. Questione ancora aperta sulla vera natura delle AdSP; e l'idea che "nelle AdSP si lavori poco e si guadagni troppo".

Sommariva ha anche evidenziato quanto il cluster marittimo portuale e le relative associazioni siano oggi "sbrindellate". La portualità appare come una realtà che non riesce a rappresentarsi, malgrado non si sia fermato anche con la pandemia. Chi deve davvero affrontare le problematiche del settore se lo stesso Governo ha visioni diverse? Sono poi poco comprensibili i motivi della bocciatura della Ragioneria di Stato agli emendamenti al decreto Sostegni-bis, con i quali, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, si rendeva possibile una riduzione dei canoni concessori, favorendo tra l'altro misure di sostegno alle imprese portuali e terminalistiche.

Secondo Luciano Guerrieri questa crisi doveva essere un'occasione per fare meglio, per recuperare terreno. Ce la faremo? Per forza, non ci sono

tempi supplementari. Ha ricordato poi il lavoro svolto dal Governo Biden, citando il rapporto sulle supply chain consegnato recentemente dal Consiglio economico nazionale al presidente americano. "È una sintesi impeccabile - ha detto - dell'importanza che le catene di fornitura rappresentano per il Sistema". Occorre tutelare le catene logistiche. Dobbiamo preparare il futuro alle giovani generazioni e riconsiderare il lavoro come un valore su cui puntare e non come una voce di costo.

Mettere al centro le competenze professionali, il capitale umano.

\*

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, autore di un intervento preciso ed incisivo è partito dalla considerazione che "In tutto il mondo, le città più progredite, più avanzate, più ricche, sono città di mare e città portuali, da Shenzhen, Amburgo, Brema, Londra. Solo in Italia non è così. Le prime 10 città di mare sono agli ultimi 25 posti. In un contesto povero risulta difficile che possa esserci lavoro di qualità. Il sistema così com'è non può reggere".

Ha analizzato poi come i volumi dei traffici non generino per forza profitti. Il Paese è retto dall'import export, ma le due dinamiche si sono scisse. Il nodo cruciale è capire dove va la logistica, se i volumi che movimentano generano ricchezza. L'obiettivo è riuscire a capire come riaccorciare questa forbice.

I porti in Italia non generano ricchezza, rappresentano solo lo 0,2% del PIL. Il sistema non regge.

Federico Barbera presidente Fise Uniport ha sottolineato quanto sia opportuno tornare a parlare del lavoro portuale. È normale - si è chiesto - che un nuovo traffico porti solo lavoro precario, creando poi difficoltà nell'organizzazione di tutto il lavoro portuale?

Propone quindi che AdSP, sindacati e associazioni di categoria, disegnano un modello di lavoro

che vada bene per Livorno, che sia l'inizio di un percorso.

L'onorevole Andrea Romano, deputato membro della IX commissione (Trasporti, Poste e telecomunicazioni), ha evidenziato come ci sia un intoppo fra Parlamento e Governo, oltre ad un probabile pregiudizio (precedentemente rimarcato anche dal presidente Sommariva) del MEF nei confronti della portualità.

Aspetti che hanno portato alla recente bocciatura - a sorpresa - degli emendamenti al decreto Sostegni-bis. La politica ha dei nodi cruciali che deve affrontare e che non deve lasciare alle associazioni di categoria: 1) logistica, 2) lavoro portuale, 3) trasporti, 4) formazione.

Sul tema dei trasporti il Governo, con il ministro Giovannini - secondo Romano -, ha fatto un passo indietro, nato dall'insufficiente capacità di ascoltare il Parlamento. Riferimento e plauso - ha concluso - all'ottimo lavoro svolto dal Comune di Livorno con la firma del Patto per il lavoro: un modello da esportare a livello nazionale.

L'onorevole Raffaella Paita, presidente IX Commissione Trasporti della Camera, ha ammesso che l'Italia - con un impianto economico '900esco - ha perso la bussola di un'impronta industriale forte e che non ha accolto la sfida dell'innovazione.

Una frase che piace tanto, ma che riduce molto il potenziale di visione del nostro Paese è "siamo la più grande piattaforma logistica del Mediterraneo". Ha poi elencato le differenze tra il PNRR del Governo Conte con quello attuale. Già a fine mese, però - ha promesso - la questione del lavoro portuale si può inserire nell'ambito del prossimo decreto Trasporti - ha annunciato.

L'annuncio finale è stato sulla linea ferroviaria Pontremolese, fondamentale per i porti di Livorno, Spezia e Carrara. "Siamo riusciti a far finanziare il progetto per la galleria di valico - ha detto la Paita - nell'aggiornamento del 2021. Quindi sapremo se l'opera sarà realizzabile, grazie anche a 4 miliardi, prima destinati al Terzo valico e che nel PNRR sono stati "spostati" nella galleria della Pontremolese.

### Cercasi disperatamente

Confindustria.

"Le imprese di autotrasporto e logistica, in queste condizioni, rischiano di non riuscire a garantire l'approvvigionamento dei beni, compresi quelli di prima necessità - prosegue Baumgartner - ed è arrivato il momento di affrontare concretamente questa emergenza, con il rafforzamento delle politiche attive del lavoro e l'avvio di una efficace azione per qualificare persone, anche disoccupate o coinvolte in situazioni di crisi aziendali che potrebbero essere collocate nel settore".

Va poi rivista completamente la formazione scolastica per allargare il bacino di potenziali interessati a intraprendere la professione di conducente professionale che non è più quella di venti anni fa. I veicoli di ultima generazione richiedono conoscenze di tecnologie più alla portata delle nuove generazioni e garantiscono maggiore sicurezza e sostenibilità ambientale. In questo modo si supererebbe anche la questione dei costi legati all'ottenimento della CQC e della patente professionale che sono oggi certamente un ulteriore elemento deterrente per i giovani.

ANITA ha chiesto di prevedere una quota dedicata agli autisti all'interno del decreto flussi ed attende quindi risposte positive da parte del Governo, ben sapendo che questo rappresenterebbe certamente non "la" soluzione al problema ma certamente un contributo positivo.

Si rischia una "tempesta perfetta" se non si interviene rapidamente sul tema e la questione riguarda non soltanto la categoria ma il futuro del nostro Paese.

### FHP anche a Monfalcone

innesta in un comparto strategico per l'economia nazionale (il 70% delle importazioni e il 50% delle esportazioni italiane avvengono

con vettori marittimi, per un valore annuo di 160 miliardi di euro).

Nel 2019 è stato acquisito PdC, primario operatore a Marghera, Chioggia e Carrara nei comparti della siderurgia e del lapideo e del project cargo. Nel 2021 è seguita una seconda operazione con l'acquisizione di MarterNeri, leader nazionale nella logistica portuale della cellulosa con terminali a Livorno e Monfalcone.

Con l'acquisizione di CPM, FHP (post acquisizione 110 milioni di fatturato annuo, 8,6 mln di tonnellate movimentate annue, e oltre 500 dipendenti distribuiti in otto terminali) rafforza il proprio presidio in Alto Adriatico e abilita importanti sinergie operative e commerciali.

I terminali monfalconesi di CPM e MarterNeri, fisicamente contigui opereranno post acquisizione come un'unica entità, favorendo così il conseguimento di efficienze operative a beneficio degli operatori e del territorio di riferimento.

La costituzione del lungamente atteso polo delle rinfuse nazionale consentirà al porto giuliano di ampliare la propria area di influenza a livello internazionale.

"La logistica delle merci rinfuse è una delle determinanti dei fattori di competitività dei distretti industriali italiani", ha commentato Renato Ravanelli, amministratore delegato di F2i Sgr, "Il disegno industriale realizzato da F2i, che potrà ulteriormente ampliarsi nei prossimi mesi, è volto alla creazione di un operatore finanziariamente solido e capace di implementare innovazioni tecnologiche e di processo volte al miglioramento dell'efficienza delle attività di logistica portuale, integrate via terra con il trasporto ferroviario attraverso CFI, il maggior operatore nazionale indipendente di recente entrato a far parte della piattaforma industriale di F2i".

F2i Sgr è stata assistita da: VSL Club (advisor industriale); Cleary-Gottlieb e Studio Zunarelli (advisor legali); Prothea (advisor finanziario); Virtax (advisor fiscale); PWC (advisor contabile); Willis (advisor assicurativo); Rina (advisor tecnico); REAG (advisor immobiliare); Ramboll (advisor ESG).

