Spedizione in abbonamento postale comma 20/b art. 2 legge 662/96. 45% pubblicità inserita. Autorizzazione filiale di Livorno. Codice di omologazione: DCOUO0065.

PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'amministrazione del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Abbonamento annuo Italia € 105, estero via aerea € 170.

€ 1,05

ESCE IL MERCOLEDI E IL SABATO

Imprimè à taxe reduite - Taxe Percue - Tassa riscossa Livorno - Italia

LA GAZZETTA MARITTIMA

Anno LV n. 80 BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA **Livorno 22 OTTOBRE 2022**

BLUE ECONOMY E INTERMODALITÀ SOSTENIBILE SOTTO ESAME

Per Confitarma occorre "un unico timoniere"

Otto amministrazioni diverse con competenze incrociate sono troppe e dispersive - L'importanza dell'ultimo miglio ferroviario sui porti

ROMA – Si è tenuto lunedì scorso presso l'Ordine degli Avvocati di Roma, Fondazione scuola forense Vittorio Emanuele Orlando l'evento "Blue economy e intermodalità sostenibile: Profili giuridici" organizzato da Giuseppe Cavuoti.

Per Confitarma sono intervenuti Barbara Visentini e Luca Sisto. Quest'ultimo, direttore generale di Confitarma, ha ribadito che lo shipping, da sempre attento alla sostenibilità del trasporto marittimo, è un settore "hard to abate", cioè ancora per molto tempo sarà dipendente dai combustibili fossili. Per questo, a fronte delle sempre più rigide e stringenti normative internazionali ed europee volte a ridurre le emissioni di Co2 stabi-

(segue a pagina 8)

Infrastrutture: semplificare e velocizzare

ROMA – *Sperando che le promesse non le porti via il vento - come purtroppo spesso accade in politica - le dichiarazioni del ministro alle Infrastrutture in pectore Matteo Salvini rilasciate due giorni fa alla Tv sono calate come miele sul mondo della*

(A.F.)

(segue a pagina 8)

LIVORNO – *Ne scriviamo da casa nostra, ma queste considerazioni potrebbero essere targati ogni altro porto: e per estensione, ovunque ci siano importanti lavori. Tutta la logistica si sta scontrando con l'impennata dei costi delle materie prime che sta costringendo a rivedere i preventivi e anche le gare già assegnate. Ne fanno fede i ritardi (pesanti) di partenza dei lavori per le gare delle dighe e dei draghi della Darsena Europa a Livorno, le revisioni per la diga di Genova, lo stop-and-go per la costruzione del Truck Village all'interporto Vespucci e a cascata, anche lavori di impegno minore ma di urgenza altrettanto forte.*

In queste ore si sono definiti gli incarichi del nuovo governo. E parlando da ministro delle Infrastrutture in pectore, Matteo Salvini ha tracciato un quadro d'impegni

(segue a pagina 8)

FIRMATA L'ORDINANZA CONGIUNTA SULL'UTILIZZO DEGLI ACCOSTI PUBBLICI

Riorganizzazione delle aree nel porto di Livorno

Un passaggio fondamentale per l'ottimizzazione degli spazi destinati alle attività portuali presso la Sponda Est della Darsena Toscana

LIVORNO – Comincia a delinearsi, dopo tante trattative e non senza contrasti, la nuova geografia del porto di Livorno, per la quale da mesi si lavora a palazzo Rosciano. Un'ordinanza congiunta tra la Capitaneria di Porto e l'Autorità di Sistema Portuale ha infatti rivisto, aggiornandola, la disciplina sull'utilizzo degli accosti pubblici sulla sponda Est della Darsena Toscana. Un passaggio considerato fondamentale ai fini della progressiva attuazione delle previsioni di riorganizzazione degli spazi portuali destinati alla Sponda Est della Darsena Toscana.

Il programma punta a liberare le aree all'Alto Fondale e alla Calata Orlando, da destinare all'allargamento del porto passeggeri, trovando invece sulla Sponda Est della Darsena Toscana la soluzione per mettere a punto il *risiko* fra i differenti operatori. Sarà in quest'area - sottolinea l'AdSP - che verranno delocalizzate le attività portuali della Cilp, in particolare quelle connesse alla movimentazione delle navi ro/ro di classe eco di Grimaldi, oggi lavorate all'Alto

(segue a pagina 8)

Piero Neri guida Portualità e Logistica

Piero Neri

LIVORNO – L'Assemblea delle Aziende associate a Con-

(segue a pagina 8)

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

DALL'IMPEGNO DELL'ASSOCIAZIONE DI STEFANO MESSINA SUL DIKTAT DELLA UE

Assarmatori: no penali "green" in porti non attrezzati

ROMA – Confermare il regime di esenzione dalle penali "green" per i collegamenti soggetti a obblighi di servizio pubblico e per quelli con le isole minori e rigettare quegli emendamenti che, al contrario, metterebbero a repentaglio, se accolti, un principio costituzionalmente garantito come quello della continuità territoriale.

È stata questa una delle richieste principali di Assarmatori, l'associazione aderente a Confrasporto-Confcommercio, che riunisce numerose compagnie italiane di navigazione, fra cui quelle attive proprio in questi servizi, e alcuni tra i principali operatori mondiali in ogni settore del trasporto marittimo, al Parlamento UE, che mercoledì scorso si è riunito in seduta plenaria a Strasburgo per votare la posizione negoziale sulla proposta Fuel EU Maritime, inserita all'interno del pacchetto Fit for 55.

In tale occasione si doveva

(segue in ultima pagina)

Nella foto (da sx): Guerrieri, Onorato e Messina.

Assarmatori: cluster marittimo, problemi, auspici

LIVORNO – C'è il mondo ideale, con l'auspicato e promesso "impegno comune tra armatori, autorità del sistema portuale livornese in toto e cluster marittimo, per marciare compatti - sembrerebbe il quadro di Pelizza da

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

CON LA SCADENZA A FINE 2023 DEGLI ACCORDI CON LA REGIONE TOSCANA

Toremar, le ore della verità

Achille Onorato

LIVORNO – Toremar, arriva l'anno della verità: con la scadenza della concessione a fine 2023 dell'accordo tra la Regione Toscana e la compagnia del gruppo Onorato per i servizi di continuità territoriale

(A.F.)

(segue a pagina 8)

CON UN PROGETTO DI TRASFORMAZIONE ANCHE A LIVORNO

L'ENI rilancia sulle raffinerie

FIRENZE – Dunque i vertici dell'ENI hanno incontrato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani e i sindaci di Livorno, Luca Salvetti e di Collesalvetti, Adelio Antolini, ai quali hanno confermato che è allo studio la possibile realizzazione, all'interno del sito industriale ENI di Livorno, di una nuova bioraffineria. Sostituirebbe l'attuale impianto, per molti aspetti obsoleto e da mesi - se non da anni - sotto minaccia di chiusura o drastico ridimensionamento.

La notizia qui sopra, diramata

(segue a pagina 8)

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

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

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

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

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

UN ACCORDO-ESEMPIO SUL PORTO DI RAVENNA

Più chiarezza nel trasporto dei Teu

Operatori portuali ed autotrasporto nel rispetto delle regole e della sicurezza

Daniele Rossi

RAVENNA – Le associazioni di categoria degli autotrasportatori (Confartigianato, Fita Cna, Confcooperative e Legacoop), riunite nel Comitato unitario dell'autotrasporto di Ravenna e l'Unione Utenti ed Operatori del Porto di Ravenna, in rappresentanza Associazioni del cluster portuale, hanno sottoscritto un innovativo protocollo d'intesa che regola con chiarezza e trasparenza l'applicazione delle normative per le imprese che utilizzano i servizi di trasporto container.

La firma del documento è avvenuta nei giorni scorsi presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale alla presenza del presidente Daniele Rossi.

Condizione sin qua non per il reciproco rispetto del protocollo è l'utilizzo del contratto di trasporto in forma scritta, introdotto dal Dlgs 286/05, a garanzia del rispetto delle regole e delle norme sulla sicurezza stradale e sulgli oneri contributivi dei lavoratori.

Per quanto riguarda Le condizioni economiche, viene fatto salvo il principio della libera contrattazione fra le parti per quanto riguarda la tariffa kilometrica, mentre vengono determinati dei corrispettivi per i servizi accessori e uniformate le modalità di applicazione dell'addizionale per l'adeguamento del costo del gasolio (FES).

Ulteriore elemento positivo contenuto nel Protocollo d'intesa è l'accordo per azioni commerciali congiunte per attrarre nuovi traffici verso il Porto di Ravenna.

"Il nostro settore – commenta Veniero Rosetti, coordinatore del Comitato per l'autotrasporto di Ravenna – attribuisce molta importanza al Protocollo perché ha un significato politico ed economico. Da un lato ci preoccupano le forme di protesta che vengono attuate da una parte della categoria, quando invece abbiamo bisogno di mantenere un trend di normalità di rapporti. Abbiamo fatto un ragionamento con gli Spedizionieri, che per noi sono il punto di riferimento del traffico container, che va oltre gli aspetti economici. Il porto ha in corso investimenti notevoli, ed è uno degli attori principali dell'economia, non solo locale. Sono maturi i tempi per un progetto di logistica commerciale con tutti i soggetti che operano sul mercato, con l'Adsp come punto di riferimento. Si apra un tavolo e si cominci a pianificare il futuro".

"A nome di tutte le associazioni riunite nell'Unione Utenti e, quindi, Spedizionieri, Agenti marittimi, Terminalisti, Confcommercio e tutto il cluster portuale – afferma il presidente dell'organismo, Riccardo Martini – posso dire che siamo estremamente soddisfatti del Protocollo sottoscritto perché testimonia della volontà di committenza e autotrasportatori di voler procedere in presenza di contratti scritti, garanzia di regolarità e trasparenza. E' un segnale molto chiaro anche per chi intende investire sul porto di Ravenna. Ci sono previsioni di crescita ed è naturale che imprese di autotrasporto pensino di investire sul nostro territorio.Il Porto di Ravenna è aperto a tutti ma è stato chiarito che condizione indispensabile è il rispetto delle regole"

Per Danilo Belletti, presidente degli Spedizionieri ravennati, associazione che ha sottoscritto l'accordo: "Con questo documento, spedizionieri e autotrasportatori uniscono le forze per la crescita del porto. Credo sia un momento di svolta, perché una categoria ha bisogno dell'altra per sviluppare la movimentazione".

A suggellare l'intesa, il presidente dell'AdSP Daniele Rossi: "A suggellare l'intesa, il presidente dell'Adsp Daniele Rossi: "E' significativo che i protagonisti del Protocollo abbiano scelto la sede dell'Autorità di sistema portuale per la firma finale. Siamo tutti impegnati, in questo momento di difficoltà, a recuperare efficienza e a creare le condizioni per tornare a un confronto più costruttivo nelle relazioni sia per quanto riguarda l'autotrasporto che in altri settori. come è noto, stiamo lavorando per sviluppare anche il comparto ferroviario, che oggi movimenta il 14,5% del totale della merce, quindi l'autotrasporto resta strategico in un'ottica di un porto completo nell'offerta dei servizi. il progetto per l'hub portuale è partito, inoltre abbiamo avviato l'iter per la realizzazione di una grande area a servizio dell'autotrasporto in zona Bassette. un'area che permetterà alle imprese di autotrasporto di avere servizi per la persona e per i mezzi, nel giro di un paio d'anni sarà operativa. Tutti assieme stiamo costruendo il futuro dello scalo".

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica

A BALDUCCI, CODECASA E VITELLI DEI RISPETTIVI BRAND

Tre lauree honoris causa nautica

L'iniziativa di ISYL e Navigo a fianco della formazione

Nella foto: Balducci incoronato d'alloro con i manager di Navigo, del Distretto Tecnologico toscano e degli studenti.

VIAREGGIO – Per l'inaugurazione del prossimo anno di studi 2022/ 2023 – svoltosi a Viareggio nella Villa Borbone, ISYL ha promosso due eventi dedicati all'approfondimento e all'importanza di una alta formazione nel mondo della nautica dando opportunità ai giovani interessati al settore e ad avere informazioni su come accedere a partecipare alla giornata di apertura corsi. Dopo la consegna dei diplomi agli studenti che hanno concluso il loro percorso di studi in Tecnico Superiore per l'infomobilità e le infrastrutture logistiche (L.I.S.T.) e Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci (D.OF. Deck Officer), la mattinata è proseguita con il benvenuto ai nuovi alunni da parte di Vincenzo Poerio presidente Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana e Fondazione ISYL e i saluti delle istituzioni locali tra i quali il sindaco di Viareggio Giorgio Del Ghingaro, il vicepresidente della Provincia di Lucca Nicola Conti, Sara Pagliai coordinatrice Agenzia Nazionale Erasmus, Pietro Angelini direttore NAVIGO e l'onorevole Clifton Grima ministro Education, Sport and Innovation di Malta. Isyl (Italian Super Yacht life) Isyl e i percorsi universitari yachting di Gioya sono start up sviluppate da NAVIGO, centro per l'innovazione e lo sviluppo della nautica.

L'inaugurazione dell'anno di studi, aveva avuto un'anteprima lunedì 17 ottobre al Grand Hotel Principe di Piemonte per il conferimento della Laurea Honoris Causa in International Business Administration and Entrepreneurship per meriti eccezionali a tre storici imprenditori e pionieri della nautica quali Beppe Balducci di Overmarine Group, Fulvio Codecasa degli omonimi cantieri e Paolo Vitelli di Azimut Benetti (ritirato da Gianluca Benedettini Capo Risorse Umane Benetti). In collaborazione con Fondazione ISYL e Navigo, l'Istituto Internazionale di Alta Formazione Gioya (Higher Education Institution) ha deciso di conferire una Laurea Honoris Causa selezionando tra gli imprenditori più "'senior" coloro che – nel corso della loro esperienza e vita professionale - hanno saputo creare valore e hanno inciso in maniera significativa nel settore a livello nazionale e internazionale riconoscendo, in particolare, le loro esperienze professionali sviluppate attraverso processi di apprendimento informali e non accademici. La Laurea Honoris Causa è stata conferita dal Professor Maurits van Rooijen, presidente del Senato Accademico/Strategic Team di Gioya (e Rettore della University of Europe for Applied Sciences, Berlin), dall'ingegner Vincenzo Poerio (in qualità di Presidente del Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana), alla presenza di una delegazione di Malta guidata dal Ministro per l'Educazione e Sport, Clifton Grima. La presenza del Ministro Grima ha voluto suggellare una collaborazione tra due realtà territoriali leader nel settore yachting: il Distretto Toscana per la produzione di super yacht, e Malta come paese tra i principali al mondo per la registrazione delle imbarcazioni.

CHIUSI I PORT DAYS A VENEZIA E CHIOGGIA

In tremila per cultura portuale

VENEZIA – Sono state oltre tremila le persone salite a bordo dei Port Days 2022. La manifestazione nazionale, promossa da Assoporti e realizzata sul territorio dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, con i suoi 12 tour guidati, 18 istituti coinvolti tra scuole primarie e secondarie inferiori e superiori, 3 seminari sui grandi temi della portualità e un concerto, ha offerto a cittadini, famiglie e ragazzi ben 8 giorni e 77 ore di iniziative e opportunità per conoscere da vicino e vivere la realtà portuale di Venezia e, per la prima volta, anche di Chioggia.

Veri protagonisti dell'edizione di quest'anno sono stati proprio i più giovani ovvero gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado che a Venezia e a Chioggia sono stati coinvolti in diverse iniziative, tra il reale e il virtuale. Anche grazie a Port Educational, lo strumento ludico – didattico multimediale ideato dall'AdSPMAS, i più piccoli hanno potuto giocare e comprendere prima virtualmente e poi direttamente, grazie alle guide reali, come funzionano traffici e commerci, navi e merci. In particolare, gli istituti veneziani hanno avuto la possibilità di conoscere e utilizzare il gioco a partire da maggio, nel contesto del progetto "El Paron de Casa" che si è concluso proprio durante i port days: in questa occasione hanno potuto vedere dal vivo ciò che avevano imparato tramite il portale web dell'Autorità di Sistema Portuale.

"La manifestazione di quest'anno ha centrato ogni suo obiettivo e previsione - commenta il presidente AdSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio - Abbiamo registrato un grande successo di pubblico, composto soprattutto da giovani e giovanissimi, una rinnovata sinergia con tutti i partner istituzionali e una piena integrazione tra le iniziative che abbiamo realizzato su tutto il territorio sul quale nostri i porti insistono.

DOPO UNA SERIE DI VERIFICHE CONDOTTE DA UN QUALIFICATO TEAM EUROPEO

Formazione naviganti, Ok dell'EMSA

ROMA – Si è concluso venerdì 14 ottobre l'audit da parte dell'Agenzia Europea sulla Sicurezza Marittima (EMSA) all'Italia - iniziato lo scorso 4 ottobre - per la verifica della piena ed efficace applicazione alla Direttiva (EU) 2022/933 sui livelli minimi di formazione del personale navigante. Un qualificato Team di Auditor dell'EMSA, ha condotto la visita, inizialmente a Roma, presso il Comando Generale della Guardia Costiera, la Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, il Ministero dell'Istruzione ed il Ministero della Salute. La visita è poi proseguita a Napoli presso la locale Direzione Marittima e Capitaneria di Porto, l'Università Parthenope e l'Istituto di Istruzione Secondaria "Duca degli Abruzzi".

La verifica, momento di sintesi ma anche di confronto e crescita, ha confermato l'adeguatezza e l'efficacia delle attività poste in essere dall'Italia nel rispetto degli obblighi unionali ed internazionali sugli standard di formazione del personale navigante, ma anche evidenziato spunti di miglioramento per un sempre più adeguato e robusto "sistema" in materia di education e training.

L'esito delle valutazioni sulla formazione dei marittimi rappresenta un ulteriore tassello volto ad avvalorare il quadro complessivo dell'attività svolte dall'Italia nell'ambito della tutela della sicurezza della navigazione, a cui concorrono quotidianamente le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

ALLA CAMERA DI COMMERCIO DELLA MAREMMA E DEL TIRRENO

Medaglia d'Oro per competenze digitali

LIVORNO – La Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno - riferisce una nota dell'ente - ha raggiunto un importante obiettivo: i dipendenti camerali e delle strutture di supporto hanno portato a termine con successo un percorso formativo sulle competenze digitali, progettato e realizzato da FPA Digital School, che ha permesso all'Ente di ricevere il riconoscimento di merito del "Golden Badge - competenze digitali per la PA - livello base", assegnato solo a quelle amministrazioni in cui più del 70% dei dipendenti iscritti conclude con successo l'attività di formazione.

Il percorso di formazione on line, che si è svolto nell'arco di un intero anno, prevedeva 11 corsi con test finali, per le 5 aree di competenza del livello Base previsto dal Syllabus "Competenze digitali per la PA" del Dipartimento della Funzione Pubblica. Le aree di competenza riguardavano i dati e documenti informatici, la comunicazione e condivisione all'interno dell'amministrazione e con cittadini e imprese, la sicurezza informatica e la protezione della privacy e dei

Riccardo Breda

dati personali, i servizi on-line e la trasformazione digitale. FPA Digital School, in particolare, è la piattaforma per la formazione e l'empowerment del capitale umano, frutto delle esperienze e delle competenze sviluppate in progetti di accompagnamento all'innovazione digitale, realizzati per Imprese e Pubbliche amministrazioni, che organizza tra l'altro ogni anno Forum PA.

Ogni anno l'organizzazione assegna le medaglie d'oro – i golden badge –riconoscimento dedicato appunto alle amministrazioni in cui più del 70% dei dipendenti iscritti ha portato a termine con successo la formazione prevista.

"Per la Camera di Commercio si tratta di un riconoscimento importante – sottolinea il presidente Riccardo Breda – testimonia come l'intero Ente abbia compiuto uno sforzo collettivo ed importante verso il futuro, certificando l'orientamento all'innovazione di questa amministrazione".

"È stato un percorso formativo gestito in autoapprendimento e con flessibilità di orari da parte di ciascun dipendente – ha spiegato il segretario generale Pierluigi Giuntoli – tutto questo serve ad aumentare le competenze digitali del personale per rispondere sempre meglio ai suoi interlocutori, anche a fronte dell'altro grande investimento in termini organizzativi e professionali individuato nel modello di lavoro agile nella Pubblica amministrazione moderna. Per un Ente come la Camera di Commercio, all'avanguardia nei servizi digitali e nella promozione degli stessi anche tra le imprese, investire in questo tipo di formazione è essenziale per migliorare in efficacia, efficienza e qualità dei servizi."

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

SANILOG PRESENTA IL PROGETTO SUL BENESSERE NEL LAVORO

La ballata della formica

ROMA – Sensibilizzare sull'importanza del benessere sul posto del lavoro attraverso il linguaggio del fumetto e della videonarrazione.

È l'obiettivo di "La ballata della formica", originale progetto crossmediale promosso e coordinato da Sanilog, il fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore cui si applica il contratto collettivo nazionale del lavoro logistica, trasporto merci e spedizione.

L'iniziativa, nata da un'idea di Piero Lazzeri, dal 2013 presidente di Sanilog e al terzo mandato consecutivo al vertice del fondo, si è concretizzata attraverso la realizzazione di una pubblicazione in formato cartaceo e digitale (autore: Roberto Baghino; illustratore: Matteo Deffenu) declinata in un videolibro e in un podcast con la voce narrante del comico Leonardo Manera e l'introduzione del presidente Lazzeri e del sociologo del lavoro Domenico De Masi.

«Con La ballata della formica Sanilog ha voluto portare l'attenzione su un tema di grande rilevanza quale il benessere sul posto del lavoro, tra i valori fondamentali della mission di Sanilog – commenta Piero Lazzeri, presidente Sanilog. La storia – prosegue Lazzeri – è una metafora semplice e profonda di un'organizzazione dove la crescente e inutile complessità burocratica soffoca l'entusiasmo delle risorse migliori e li spinge alla fuga per costruirsi altrove una vita professionale più appagante e felice. Una situazione che troppo spesso accade nel mondo aziendale».

La pubblicazione è disponibile in formato digitale sul sito di Sanilog mentre il videolibro è disponibile sul canale ufficiale del fondo su Youtube, oltre a essere fruibile in formato audio all'interno di "Sanipod: il Podcast della salute", il podcast del fondo dedicato a tematiche di particolare interesse per i propri iscritti lanciato nel 2021 e disponibile su Spotify.

Sanilog ringrazia UniSalute, la compagnia che per il fondo eroga le prestazioni di natura generica (sanitaria e assistenziale) per il contributo che ha reso possibile la realizzazione del progetto e le aziende partner per aver creduto nell'iniziativa.

"La ballata della formica" si inserisce tra le innovative iniziative di sensibilizzazione sui temi della salute che Sanilog realizza a latere delle proprie attività istituzionali.

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI
gigoni.com

COME NAVE COMANDO DELL'OPERAZIONE ANTIPIRATERIA

Thaon di Revel sul Golfo Persico

Nella foto: Una fase dell'esercitazione.

ROMA – Il 14 ottobre scorso il rimorchiatore italiano Saraceno Primo del Gruppo CAFIMAR ha condotto un'esercitazione sanitaria con il Pattugliatore Polivalente della Marina Militare Thaon di Revel.

L'esercitazione è stata programmata da Confitarma, in collaborazione con l'iniziativa multinazionale europea EMASOH (European-led Maritime Awareness Strait of Hormuz).

Durante l'esercitazione, svoltasi nella parte settentrionale del Golfo Persico, è stata simulata un'evacuazione medica dal mare verso un ospedale in terraferma. In questo scenario, al Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) è giunta la richiesta di soccorso da parte del Saraceno Primo, relativa ad un membro dell'equipaggio in gravi condizioni.

Nave Thaon di Revel, in pattugliamento nell'area interessata dall'incidente, informata dell'urgenza in atto, ha lanciato in volo l'elicottero organico SH-90 verso il rimorchiatore, con un team sanitario a bordo. Tramite verricello il medico di nave Thaon di Revel è stato trasferito sul ponte del rimorchiatore per assistere il ferito. Valutata la gravità delle lesioni, è stato deciso di evacuare il paziente verso l'ospedale più vicino della regione tramite lo stesso elicottero, in coordinamento con il locale Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC).

L'esercitazione congiunta ha consentito di mettere alla prova la capacità di scambiare informazioni tra navi, compagnia di navigazione e autorità governative nonché di consolidare le procedure standard per far fronte alle emergenze di sicurezza in mare.

Dal 1° settembre nave Thaon di Revel, ultima unità consegnata alla Marina Militare, è schierata nell'area del Golfo Persico quale nave sede di comando (flagship) dell'operazione AGENOR (CTF 474) che, per la prima volta dall'attivazione dell'iniziativa multinazionale, è retta da un ammiraglio italiano.

PER UNA AGGIORNATA RASSEGNA DELLE STARTUP

GreenVesting forum a Milano

MILANO – Nel capoluogo lombardo, capitale italiana delle imprese innovative a vocazione sostenibile, si svolgerà l'evento clou del mese dell'educazione finanziaria.

L'appuntamento è per giovedì prossimo 27 ottobre a partire dalle ore 17, presso Le Village by Crédit Agricole di Milano (corso di Porta Romana 61) —ecosistema aperto che sostiene ed accelera l'innovazione delle giovani aziende, di cui Ener2Crowd.com fa parte— partner dell'evento.

«La scelta di ottobre non è casuale: il mese si è già aperto con la World Investor Week, la manifestazione internazionale dedicata alla gestione del risparmio, e si concluderà poi il 31 ottobre con la Giornata Mondiale del Risparmio» sottolinea Niccolò Sovico, ceo e co-fondatore di Ener2Crowd.com, che nel 2020 è stato scelto da Forbes come uno dei 30 talenti globali under-30 dell'anno.

Perché proprio nel Capoluogo lombardo? «Perché Milano è capitale italiana delle imprese innovative a vocazione sostenibile: dal 2013 ai giorni nostri il numero di imprese innovative si è moltiplicato per dieci: arrivando a contare oggi 2.737 startup di cui il 24% a significativo impatto sociale» risponde Giorgio Mottironi, cso e co-fondatore di Ener2Crowd.com nonché chief analyst del GreenVesting Forum, il forum della finanza alternativa verde.

I dati sono della Camera di Commercio Milano Monza Brianza Lodi che a giugno 2022 ha rilevato appunto 2.737 startup innovative a Milano contro le 1.599 startup di Roma, le 675 di Napoli e le 532 di Torino.

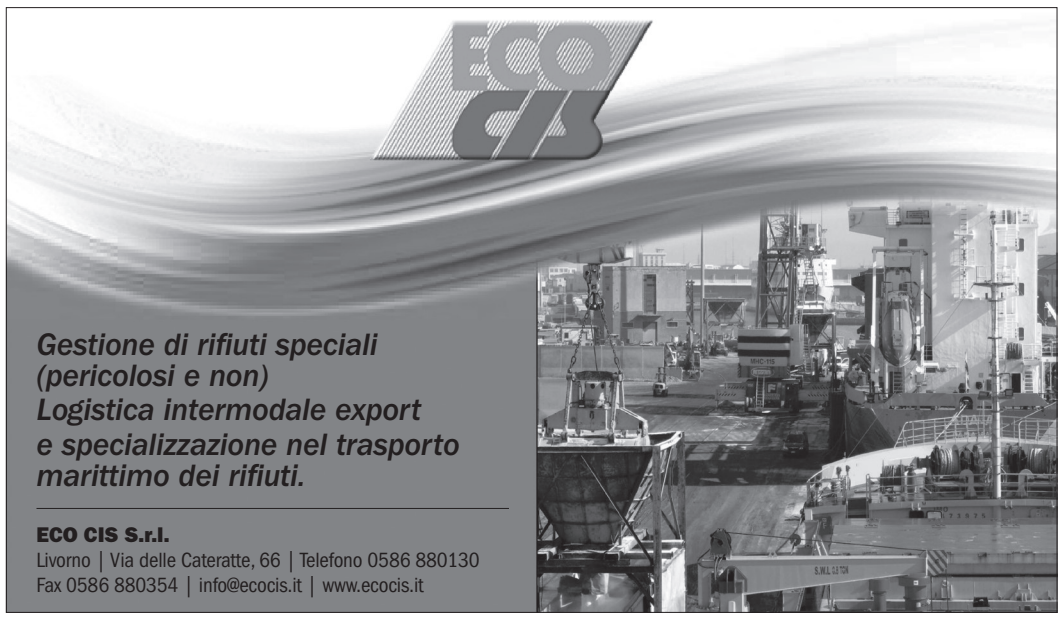
Il dato nazionale sfiora invece di 15 mila startup innovative — contro le 1.493 del 2013 — oltre il 25% delle quali dislocate in Lombardia, che si colloca così al primo posto tra le regioni italiane.

«Milano è un catalizzatore importante per coinvolgere investitori anche internazionali e qui si inserisce Le Village, luogo di condivisone per la crescita innovativa del territorio. Con il nostro ecosistema e i percorsi di accelerazione, supportiamo lo sviluppo di progetti innovativi sostenibili creando opportunità di crescita economica e sociale» aggiunge Gabriella Scapicchio, sindaco, ceo di Le Village by Crédit Agricole Milano.

Il GreenVesting Forum 2022 organizzato da Ener2Crowd.com sarà l'occasione per incontrare concretamente alcune di queste realtà ed i loro stakeholder, discutendo con loro di cosa significhi concretamente pensare e vivere in maniera verde, grazie alle soluzioni innovative che esse hanno introdotto sul mercato.

L'evento prevede un panel dedicato al dialogo con le società proponenti, includendo una sessione con i responsabili delle più importanti multinazionali che hanno scelto il crowdfunding come strada per coinvolgere le comunità locali in relazione allo sviluppo di grandi impianti per la generazione di energia da fonti rinnovabili.

Poi ancora un panel dedicato al comitato etico ed un panel dedicato all'educazione ed al lancio in anteprima del secondo episodio del format artistico-educativo "Notizie dal 2050". Il tutto sarà trasmesso in diretta sui canali digitali social di Ener2Crowd nonché su quelli del network di EcoFuturo.



green news

CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DELLE UNITÀ NEI PORTI

Ancora costi sulle navi

Un duro richiamo critico di Confitarma ed Assarmatori

ROMA – Non se ne esce mai dagli assurdi di norme fatte da chissà chi e con chissà quali criteri. Adesso siamo a maggiori costi e nuovi lacci burocratici sui rifiuti delle navi. Li denunciano Confitarma e Assarmatori, relativamente alla situazione che si è venuta a creare nei porti italiani a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 8 novembre 2021, n.197, relativo al recepimento della direttiva (UE) 2019/883, sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.

Emblematico in tal senso è il caso delle navi di linea delle Autostrade del Mare per le quali la nuova normativa ha confermato l'impianto dell'esenzione preesistente, in base al quale le navi in possesso dei necessari requisiti verificati dall'Autorità Marittima potevano conferire i rifiuti solo in un porto lungo la rotta. L'unica vera novità – in aggiunta all'obbligo di stipula di un contratto di servizio con un impianto di raccolta situato in uno dei porti lungo la rotta della nave (condizione, talvolta, difficile da rispettare) – è rappresentata dal fatto che i requisiti devono ora essere verificati dall'Autorità di Sistema Portuale, che dovrebbe rilasciare apposito certificato di esenzione.

Condizionale d'obbligo, dal momento che le AdSP non rilasciano tali certificati. Di conseguenza molte navi, pur mantenendo i requisiti di legge, hanno di fatto perso lo status di esenzione con un conseguente immotivato aggravio di costi ed oneri amministrativi per il ritiro rifiuti, in precedenza non previsti.

Al contrario, per gli erogatori del servizio di raccolta e smaltimento, che nella maggioranza dei casi continuano ad operare in regime di monopolio sebbene la nuova norma non preveda più la presenza a prescindere di un unico operatore, si sta registrando un ingiustificato incremento degli introiti, senza che siano mutati né i piani di raccolta dei rifiuti né i relativi piani di investimento.

Altra grave anomalia applicativa si registra nell'interpretazione del concetto di esenzione. Il Decreto Legislativo 197/2021, recependo fedelmente la direttiva, ha finalmente chiarito che l'esenzione nei porti lungo la rotta della nave riguarda tutti e tre gli obblighi (notifica, conferimento, pagamento) e che le Autorità di Sistema Portuale devono definire specifici criteri per la determinazione delle tariffe da applicare nel solo porto dove effettivamente avviene il conferimento.

Purtroppo, invece, diverse Autorità di Sistema Portuale stanno prevedendo espressamente l'esenzione solo dagli obblighi di notifica e di conferimento ma non dal pagamento della tariffa, mortificando l'essenza e la portata della norma stessa.

Da anni si parla di semplificazione, trasparenza e sburocratizzazione del settore dello shipping ma un quadro del genere configura una situazione opposta. Le due associazioni armatoriali auspicano quindi che tali normative siano applicate nella loro interezza, senza ingiustificate ed errate interpretazioni di regole chiare e indiscutibili.

LA GUARDIA DI FINANZA INTERVIENE NEL PORTO DI LIVORNO

Darsena Vecchia, degrado e abusi

LIVORNO – Dal lavoro nero al degrado ambientale, in Darsena Vecchia del porto, dove ormeggiano i pescherecci e si svolge un mercato all'aperto del pescato, la Guardia di Finanza ha finalmente deciso di mettere ordine. Nel corso delle attività rivolte al contrasto del sommerso di lavoro - riferisce una nota ufficiale - i finanzieri della Stazione Navale di Livorno in sinergia con quelli del gruppo di Livorno al comando del colonnello Cesare Antuofermo hanno eseguito presso la Darsena Vecchia di Livorno una mirata attività di contrasto al "lavoro nero".

Al momento del controllo i finanzieri hanno rilevato la presenza di vari soggetti intenti a lavorare sia a bordo di alcuni pescherecci che presso l'adiacente banchina, intenti a smagliare le reti dopo la battuta di pesca.

Al termine dell'attività è stato accertato che dei quindici lavoratori identificati al momento dell'intervento, ben otto di essi erano lavoratori in nero in quanto privi di qualsiasi contratto di lavoro. Inoltre tre di essi sono risultati essere clandestini ed un altro a seguito di identificazione è risultato essere minorenne.

Le ulteriori indagini svolte hanno permesso di accertare le responsabilità penali dei relativi datori di lavoro, i quali sono stati immediatamente segnalati all'Autorità Giudiziaria competente per territorio.

Le operazioni si sono svolte lungo la banchina presso la quale è stato riscontrato "un ambiente di forte degrado, pericoloso sia per i lavoratori che per gli utenti del locale mercato del pesce". Pertanto è stato notiziato il locale Ufficio Igiene e Sicurezza dell'ASL - continua la nota - al fine di avviare le verifiche di competenza.

L'attività condotta rientra in una più ampia azione a contrasto del sommerso di lavoro - riferisce ancora la Finanza - che si sviluppa quotidianamente per terra e per mare, sotto la costante direzione del Reparto Operativo Aeronavale di Livorno e del Comando Provinciale di Livorno, al fine di contrastare i fenomeni illeciti che vanno a ledere e deturpare il corretto svolgimento delle economie locali, che oltre ad avere un impatto negativo su tutta la città, produce una concorrenza sleale nei confronti dei pescatori rispettosi della Legge.

LE REALTÀ DEL PIÙ GRANDE DISTRETTO TESSILE D'EUROPA

Turismo industriale a Prato

PRATO – Trasformazione, turismo e futuro. Sono i tre capisaldi di TIPO – Turismo Industriale Prato, progetto nato per raccontare la città di Prato, partendo dal passato, attraversando le grandi trasformazioni del presente, fino a "toccare" il futuro che si sta formando sotto gli occhi del visitatore alla ricerca di una meta di viaggio originale nella "Toscana che non ti aspetti", dinamica e contemporanea. E con un importante collegamento, storico, con la Portualità livornese.

TIPO accende i riflettori sul più grande distretto tessile d'Europa, valorizzandone il grande processo di trasformazione urbana, culturale ed economica in grado di tenere insieme tradizione e innovazione. Dal centralismo delle fabbriche e dell'economia improntata su di esse a una città contemporanea sempre più green e carbon neutral, con un forte sviluppo del turismo sostenibile ed esperienziale a vocazione europea, in cui Prato e il progetto TIPO si inseriscono perfettamente.

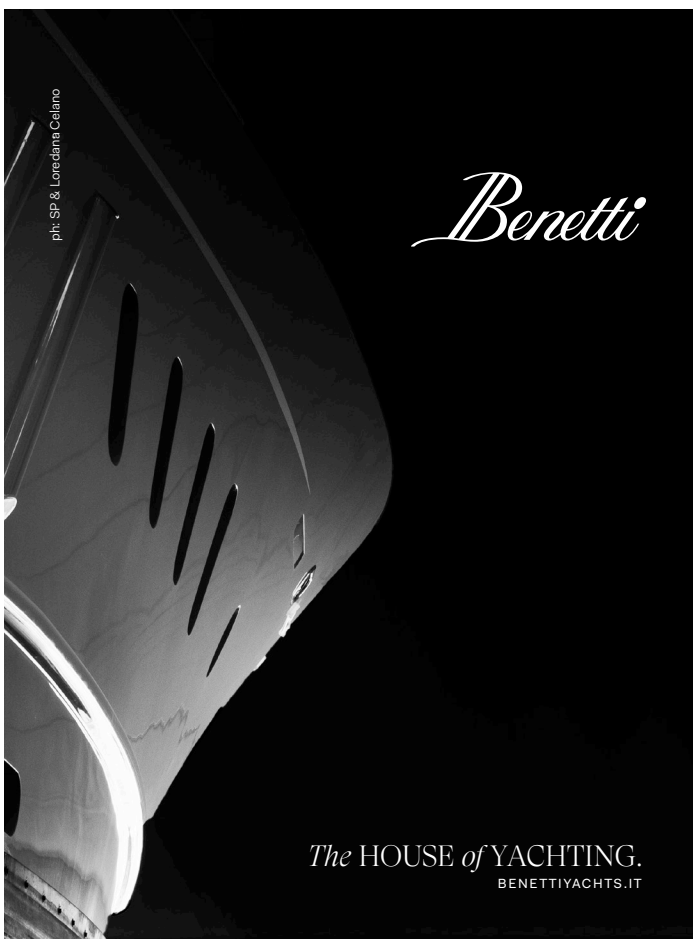
TIPO è un'esperienza di visita esclusiva in luoghi industriali suggestivi e ricchi di fascino, in cui è presente la mano di grandi architetti e si respirano le storie di coloro chi li hanno vissuti. Sono proprio le fabbriche a raccontare la città ed il distretto del Museo del Tessuto, del Centro per l'Arte Contemporanea Luigi Pecci e del Mumat – Museo delle macchine tessili, come modello di imprenditorialità, cura dell'ambiente e progettazione culturale. Un "dentro e fuori" dalle archeologie industriali agli stabilimenti in attività, per toccare con mano i tessuti e la loro storia.

Queste le proposte di Turismo Industriale Prato presentate in questi giorni: TIPO tour, percorsi di trekking urbano lungo il filo dell'archeologia industriale (ultimo sabato del mese); TIPO kids, con laboratori proposti dal circuito museale e pensati per i visitatori più giovani (ultima domenica del mese, al pomeriggio); TIPO brunch, che rompe lo schema delle "solite" domeniche, con visite esclusive nelle ex fabbriche seguite da degustazioni di prodotti del territorio (seconda domenica del mese); gli itinerari di TIPO, percorsi di visita da svolgere in autonomia nelle aree della trasformazione urbana e industriale: le prime due proposte, in italiano e in inglese, sono dedicate al Polo Campolmi e ad Officina giovani (ex macelli).

A dicembre inoltre è in programma un appuntamento speciale dedicato al Natale e al tradizionale shopping delle festività: TIPO Christmas si svolgerà domenica 10 dicembre con un tour pomeridiano di shopping negli outlet di abbigliamento e accessori, coronato da una degustazione finale delle eccellenze enogastronomiche pratesi.

Nel 2023 inoltre è in programma anche TIPO Festival, una vera e propria rassegna di più giorni dedicata al turismo industriale.

Gli itinerari guidati sono in programma fino ad aprile 2023 mentre i percorsi liberi sono sempre accessibili, in base agli orari di apertura degli spazi (disponibili sul sito www.tipo.prato.it).



DALLA RASSEGNA BOLOGNESE DELLE COMODITÀ AGRICOLE

Agrifood in piena schizofrenia

BOLOGNA – Continua a crescere l'attenzione per Commodity Agricole, evento annuale della scorsa settimana organizzato da Unione Italiana Food ed Areté – The Agri-food Intelligence Company. Da dodici anni l'evento è riferimento per gli addetti della filiera, compresa la logistica, ed ha fatto questa volta segnare un boom di oltre 400 iscrizioni.

Per i mercati agroindustriali, il 2022 è l'anno della tempesta perfetta, dopo un 2021 già caratterizzato da importanti fenomeni di volatilità.

"L'anno scorso la parola d'ordine era spillover/contagio - commenta in apertura Mauro Bruni, presidente di Areté - per la capacità dei mercati di influenzarsi vicendevolmente al rialzo, ma quest'anno la parola che più si sente è differenziazione, per commodity, per gruppi di commodity e, in taluni casi, per aree geografiche".

Non c'è tregua quindi per chi opera sui mercati agrifood e, - precisa Bruni - "i mercati faranno fatica anche nel 2023 a ricostituire livelli adeguati di scorte, condizione che aiuterebbe a contenere la volatilità di prezzo".

Ecco alcuni rapporti di settore.

Cereali (mais, frumento tenero, frumento duro, riso): Continua l'erosione delle scorte esacerbata da: emergenze climatiche (gravi siccità, alternate a piovosità eccessiva), conflitto Russia-Ucraina, esplosione dei costi produttivi e svalutazione dell'Euro. Il concretizzarsi di una recessione potrebbe innescare una contrazione dei prezzi, ma prezzi che rimarrebbero comunque ostaggio della volatilità per gli scarsi livelli delle scorte.

Semi ed Oli Vegetali (palma, soia, girasole, oliva, colza, cocco): emergenze climatiche, per lo più legate a gravi episodi di siccità hanno causato significative riduzioni delle produzioni. Lo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina che ha causato una scarsità immediata sul mercato dell'olio di girasole ha esteso le tensioni di prezzo a tutto il comparto per effetto sostituzione. Gli aumenti hanno superato anche il +300% per alcuni oli vegetali, in primis palma e girasole, sostenuti anche dalla scarsità di manodopera in importanti Paesi produttori, legata alle restrizioni anti-covid.

Aumenti solo in parte cancellati dal -60% degli ultimi mesi, in un contesto di continuo nervosismo dei prezzi, pronti a ripartire alle prime difficoltà di approvvigionamento.

Coloniali (zucchero, caffè, cacao): dinamiche di mercato disomogenee: gli stock bassi su zucchero e caffè supportano le quotazioni; sul cacao stock elevati hanno invece fatto da cuscinetto ai prezzi.

Prodotti di origine animale (latte e derivati, uova): prezzi in tensione per l'effetto trasmissione di mangimi ed energia. In questo contesto i produttori aumentano le macellazioni, calano le rese, calano le rimonte, determinando una generale minore produzione, aggravata da fenomeni di aviaria e meteo avversi.

Frutta secca (nocciole, mandorle, pistacchi, uva passa, anacardi, arachidi): il trend generalizzato di prezzi bassi per la frutta secca è stato frutto di un mix di fattori endogeni, come le generali scorte elevate che hanno contenuto gli effetti delle minori produzioni dovute a fattori climatici, e di fattori esogeni, come la fortissima svalutazione della Lira Turca che ha causato un trend di ribasso per molte referenze.

LE BUONE PRATICHE DI PROTEZIONE CIVILE

Contro il rischio alluvione e terremoto

LIVORNO – Torna "Io non rischio", buone pratiche di Protezione Civile: campagna nazionale informativa quest'anno a Livorno dedicata al rischio alluvione.

Domenica 16 ottobre, dalle ore 10.00 alle ore 18.00, tecnici della Protezione Civile del Comune di Livorno e volontari saranno in piazza Grande per sensibilizzare la cittadinanza sui rischi (in questo caso sarà trattato il rischio correlato a forti temporali e agli aspetti idrogeologici idraulici) e sui comportamenti da adottare in caso di emergenze.

Le Associazioni di volontariato che hanno aderito quest'anno sono la Croce Rossa Italiana e A.N.P.A.N.A.

Come si legge sul sito della Regione Toscana "Io non rischio" è la campagna nazionale di comunicazione dedicata alle buone pratiche di Protezione Civile. Non solo, Io non rischio è lo slogan della campagna ma anche un'esortazione che deve guidare ognuno di noi alla conoscenza dei rischi del territorio che abitiamo e i comportamenti utili da adottare. La campagna si concentra sulla comunicazione e conoscenza di tre rischi: alluvione, maremoto e terremoto.

La peculiarità di Io non rischio è che la trasmissione della cultura della prevenzione è affidata al volontariato che ha il compito di scendere in piazza per diffondere, insieme alle istituzioni e al mondo della ricerca, le buone pratiche di protezione civile sui rischi naturali che colpiscono il nostro territorio.

In ogni edizione, migliaia di volontari e volontarie di Protezione Civile in tutta Italia incontrano e dialogano con i propri concittadini sui temi della prevenzione. Questo è possibile perché ogni volontario segue un percorso di formazione sui rischi e la loro comunicazione, definito dal Dipartimento nazionale di Protezione Civile e svolto da altri volontari nel ruolo di formatori".

Dopo dieci anni di attività, la campagna è pronta ad accogliere alcune novità. La prima è certamente quella più importante. Io non rischio diventa una campagna di comunicazione continua nel tempo. Oltre al consueto appuntamento nel mese di ottobre, i volontari comunicatori di Io non rischio potranno portare le buone pratiche di Protezione Civile in piazza in molte altre occasioni durante l'anno, oltre che sui propri canali sui social network.

In Regione Toscana, sono 99 le organizzazioni di volontariato iscritte nell'Elenco Territoriale che parteciperanno alla Campagna "Io Non Rischio - Buone pratiche di Protezione Civile" per l'anno 2022; saranno coinvolti 60 comuni, 9 province e la città metropolitana di Firenze. Mentre a livello nazionale sono 799 le organizzazioni che hanno presentato il loro interesse a partecipare alla Campagna.

Per maggiori informazioni questo il sito ufficiale: https://iononrischio.protezionecivile.it/it/.

Agenzia Marittima
LE NAVI

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

msc
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO	**APL SAVANNAH**	0NNE9E	LA SPEZIA	**3 novembre 2022**
MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA	**PUSAN C**	MA243A	LA SPEZIA	**11 novembre 2022**
- TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	**MSC ARCHIMIDIS**	MA244A	LA SPEZIA	**17 novembre 2022**
MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	**MSC MARTINA**	YP242R	LA SPEZIA	**28 ottobre 2022**
	MSC MARTINA	YP243R	LA SPEZIA	**4 novembre 2022**
EAST MED + MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	**LUEBECK**	AL243A	GENOVA	**27 ottobre 2022**
	MAUREN	AL244A	GENOVA	**5 novembre 2022**
USA NORD ATLANTICO	**MSC PAMELA**	ME242W	LEGHORN	**26 ottobre 2022**
	MAERSK KARLSKRONA	ME243W	LEGHORN	**2 novembre 2022**
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA)	**MSC JULIE**	MM242A	GENOVA	**23 ottobre 2022**
SUD AFRICA E MOZAMBICO	**MSC ATHOS**	MM243A	GENOVA	**30 ottobre 2022**
	MSC JULIE	MM242A	LEGHORN	**25 ottobre 2022**
	MSC ATHOS	MM243A	LEGHORN	**1 novembre 2022**
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	**MSC SHREYA B**	MC243A	LA SPEZIA	**28 ottobre 2022**
	MSC NITYA B	MC244A	LA SPEZIA	**4 novembre 2022**
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	**KANTATA**	YA243A	LA SPEZIA	**27 ottobre 2022**
	MSC AZURIT F	YA244A	LA SPEZIA	**8 novembre 2022**
WEST AFRICA + CANARIE	**MSC DYMPHNA**	MW242A	GENOVA	**25 ottobre 2022**
	MSC FIAMMETTA	MW243A	GENOVA	**1 novembre 2022**
	MSC DYMPHNA	MW242A	LEGHORN	**23 ottobre 2022**
	MSC FIAMMETTA	MW243A	LEGHORN	**30 ottobre 2022**
CANADA	**MSC ROSSELLA**	CI242A	LEGHORN	**24 ottobre 2022**
	MSC PILAR	CI243A	LEGHORN	**31 ottobre 2022**
	MSC ROSSELLA	CI242A	GENOVA	**25 ottobre 2022**
	MSC PILAR	CI243A	GENOVA	**1 novembre 2022**
NORD EUROPA	**MSC VANCOUVER**	NL241R	LA SPEZIA	**27 ottobre 2022**
	MSC LAUSANNE	NL242R	LA SPEZIA	**4 novembre 2022**
	MSC MAUREEN	NL243R	LA SPEZIA	**11 novembre 2022**
MAROCCO + ME + FE + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	**MSC CORCOVADO III**	YM242A	LA SPEZIA	**22 ottobre 2022**
	MSC GEORGIA II	YM243A	LA SPEZIA	**1 novembre 2022**

CPLWEB.IT

pagina nautica

PER LA PIÙ IMPORTANTE RASSEGNA NAUTICA DEI GRANDI MARCHI MONDIALI

Benetti yachts a Fort Lauderdale

Nella foto: Benetti-Oasis-40.

MIAMI – Alla vigilia della grande rassegna nautica mondiale di Fort Lauderdale, in programma dal 26 al 30 di questo mese, il cantiere nautico Benetti, primo al mondo come portabandiera dell'Italia style, annuncia la partecipazione con alcuni dei suoi modelli più iconici: l'Oasis 40M, il MY Seascape, B.Yond 37M MY Gaga. Il tutto nel super yacht Village della rassegna, al Pier 66 south del Marina. Sia lo stand che gli yacht saranno aperti ai visitatori.

I prodotti di Benetti si confronteranno con quelli dei più rinomati cantieri nautici del mondo, a conferma dei primati del grande costruttore italiano del suo cantiere primario a Livorno.

PRESENTATO COME INNOVAZIONE AL SALONE DI CANNES

L'Alium Yacht trasformista

CANNES – Il sistema si è già visto, ma su yachts ben più grandi. In questo caso siamo su un 12 metri realizzato totalmente in lega leggera - più riciclabile e modificabile della vetroresina - della neonata Alium Yacht presentata alla rassegna francese. Un sistema di murate e di specchio di poppa totalmente mobili che consente di moltiplicare lo spazio una volta in acque libere (in porto sarebbe un suicidio, anche le tariffe) realizzando un pozzetto che diventa un …pozzone. L'imbarcazione ha destato molta curiosità ed interesse. Resta da accertare se tutto il sistema degli agganci delle parti mobili può o meno resistere alle sollecitazioni di una navigazione veloce con mare duro: situazione che del resto non è mai congeniale a questo tipo di scafi.

Ecco le principali caratteristiche tecniche del mezzo:

Lunghezza Fuori Tutto (LOA)	12.77 m
Baglio Massimo	3.99 m
Pescaggio	0.9 m
Dislocamento a vuoto	8.5 t
Motorizzazione Standard	2X VOLVO Penta DPI 380 hp
Velocità di punta	37 KN
Velocità di crociera	28 KN
Serbatoio carburante	1200 L
Serbatoio acqua dolce	365 L
Cabine	variabile
Posti letto	variabile
Bagno	1
Contatti:	www.alium-yachts.com

PER DUE GIORNI DI GRADITISSIMA VISITA

Il "Vespucci" ad Ancona

Nella foto: Il presidente dell'AdSP Garofalo davanti al Vespucci.

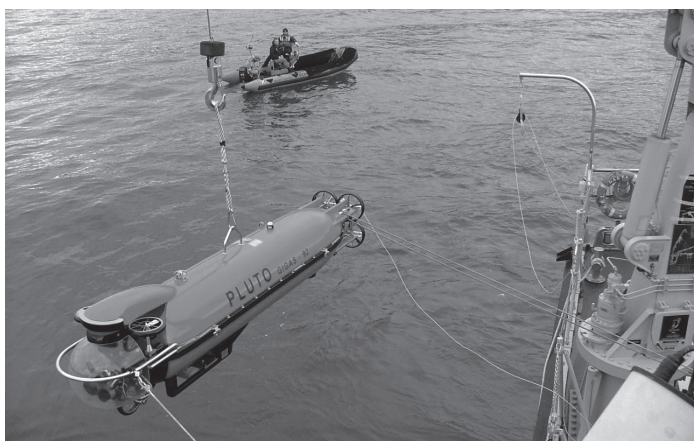
ANCONA – Un'accoglienza degna di una regina del mare qual è: così nel porto la macchina organizzativa per ricevere la nave scuola della Marina Militare Amerigo Vespucci, attraccata il 12 e il 13 ottobre, ha funzionato con efficienza.

Un'organizzazione che ha lavorato per accogliere ai massimi livelli - ha scritto l'AdSP - la "nave più bella del mondo", ovunque simbolo dell'Italia, e per garantire in sicurezza gli afflussi di accesso e uscita dall'area del porto antico. Questo ha permesso alla Marina Militare di far visitare e ammirare il Vespucci a migliaia di persone così come a tantissimi studenti che hanno potuto partecipare a bordo ad una speciale "lezione" che rimarrà certamente nei loro ricordi e nella loro fantasia.

"Desidero ringraziare tutti coloro che, secondo il proprio ruolo e specializzazione, hanno contribuito a far sì che l'arrivo del Vespucci nello scalo rappresentasse una meravigliosa opportunità di conoscenza e di festa – afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo –. Grazie alla Marina Militare che ha scelto di nuovo il porto di Ancona per far ammirare la sua nave scuola, alla Capitaneria di Porto di Ancona e a tutte le Forze dell'Ordine, ai servizi tecnico-nautici e a tutta la comunità portuale, all'assessorato comunale alla Protezione Civile, alle associazioni di volontariato e, ovviamente, grazie al personale dell'Autorità di Sistema Portuale che ha lavorato per creare la giusta sinergia fra tutti i soggetti protagonisti di questi due giorni".

CON IN RASSEGNA I PIÙ SOFISTICATI MEZZI SUBACQUEI DI VIGILANZA E RICERCA

Il "Sea Drone" summit ad Ostia



OSTIA – C'è il robot subacqueo Pluto Gigas utilizzato dalla Marina Militare per ispezionare i fondali marini, l'Hydrone per la manutenzione delle piattaforme petrolifere, il FeelHippo e lo Zeno per lo studio dell'ambiente sottomarino. Poi ci sono le barche-drone come lo Swamp Asv e il CK-14 per gli studi idrografici, o la boa autonoma VR Buoy impiegabile negli sport nautici. E non mancano il quadricottero Beluga in dotazione agli yacht, insieme al drone anfibio SplashDrone 4 e al salvagente radiocomandato U-Safe per il soccorso di bagnanti in difficoltà.

Saranno questi alcuni dei protagonisti di "Sea Drone Tech Summit 2022", terza edizione dell'unico congresso in Italia su droni e robot per impiego marino e subacqueo, che si svolgerà la prossima settimana, il 25 e 26 ottobre presso il Polo Acquatico di Ostia (Roma). L'evento – che è stato presentato in una conferenza stampa a Ostia – è organizzato dall'associazione Ifimedia e da Mediarkè in collaborazione con il Municipio Roma X e con l'Università Roma Tre (Dipartimento di Ingegneria e Dipartimento di Ingegneria Industriale, Elettronica e Meccanica).

Il programma delle due giornate di "Sea Drone Tech Summit 2022" sarà articolato in 3 sessioni congressuali, per un totale di 24 relazioni dedicate rispettivamente a: droni e robot subacquei; natanti-drone di superficie; droni aerei per uso acquatico. Interverranno, tra gli altri, relatori della Marina Militare, dei Vigili del Fuoco, di alcuni Istituti del CNR, di Saipem/Sonsub, del Cluster BIG, di ISME (Interuniversity Center of Integrated Systems for the Marine Environment) e delle Università di Verona, Firenze, Roma Sapienza e Roma Tre. Nell'ambito del congresso, sarà anche allestita un'ampia area espositiva con gli stand di 16 enti e aziende del settore.

"L'impiego di droni e robot in ambito marino è sempre più diffuso anche in Italia e trova numerose applicazioni, in ambito scientifico, industriale e naturalmente militare", ha sottolineato Luciano Castro, presidente di Sea Drone Tech Summit. "Questi mezzi sofisticati possono essere infatti utilizzati, tra l'altro, per la scoperta di relitti o di parchi archeologici sottomarini, per mappare i fondali, per il controllo dell'ambiente marino e per il monitoraggio di grandi infrastrutture come le piattaforme offshore o le tubazioni e i cavi subacquei.

Baglietto Navy con MST Group

LA SPEZIA – Baglietto Navy, divisione militare dello storico cantiere con sede a La Spezia, ha annunciato la partnership commerciale con MST Group, con sede a Bromborough (UK), società specializzata nel design e costruzione di unità navali militari fino 32m di lunghezza. L'accordo è stato raggiunto anche grazie alla fattiva collaborazione di METCO METALS, nella figura di Giuseppe Censabella, agente MST Group in Italia che avrà anche compito di promuovere e supportare le attività commerciali specifiche di Baglietto Navy.

La partnership tra le due società prevede lo scambio e la condivisione di competenze e tecnologie oltre che di supporto ed assistenza nelle rispettive sedi. Inoltre la joint-venture permetterà ad entrambe le società di poter partecipare a gare con enti aventi come fine la difesa italiani e/o stranieri (Capitanerie di Porto, Carabinieri, altro) per la produzione di natanti e imbarcazioni con dimensioni che non rientrano nei propri specifici core business.

Al fine di fornire la miglior assistenza possibile nella sua sede, Baglietto dedicherà un team specializzato e parte delle proprie infrastrutture con l'obiettivo di supportare MST in tutte le attività di commissioning e consegna finale delle forniture italiane.

"Sono molto soddisfatto di questo accordo – commenta Diego Michele Deprati, ceo Baglietto, che segna uno step importante per il nostro cantiere in ambito militare e ci permette di accrescere le nostre competenze ed aprirci a molte nuove opportunità in questa area, settore nel quale storicamente il marchio Baglietto ha sempre rappresentato un punto di riferimento sin dalle sue origini"

Commenta Philip Hilbert, direttore commerciale MST Group: "Siamo assolutamente felici ed onorati di questa partnership con Baglietto Navy, divisione del cantiere più prestigioso e di lunga data del settore. Questo accordo consolida ulteriormente le nostre rispettive posizioni di leader nel settore e, una volta uniti, produrremo navi di prima classe per il mercato italiano".

ASSORMEGGI ITALIA
Associazione Imprese per la Nautica da Diporto

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il martirio degli extra-costi

governativi che sa quasi di miracolo: lavori pubblici senza più le lunghe forche caudine dei cento passaggi tra commissioni, enti e NIMBY ("Chissenefrega, ha detto testualmente") grande impegno sull'ultimo miglio nei porti, tempi di realizzazione delle strutture a salvaguardia ambientale calibrati sull'anno-record di ricostruzione del viadotto di Genova. Le promesse elettorali vanno sempre prese con le pinze, e in questo caso occorrono pinze doppie perché Salvini le ha fatte quando non era ancora ministro. Ma almeno ci si è resi conto che con la burocrazia e i mille spesso assurdi passaggi di competenze e di giudizio stabiliti dai farraginosi corsi degli appalti non si andrà da nessuna parte: in tempo nei quali invece bisogna volare. Auguri.

Per Confitarma occorre

lendo tempi rapidi per l'utilizzo di combustibili alternativi, bisogna regolamentare la transizione ecologica accompagnando l'industria con regole giuste e praticabili.

Purtroppo, ancora oggi, soprattutto in Italia - è stato ribadito - si sottovaluta il fatto che la navigazione marittima è la modalità più sostenibile in assoluto e quella che garantisce il funzionamento delle industrie e l'approvvigionamento di cibo ed energia. A tal fine, quella che Sisto ha definito "Navitalia", ha bisogno di un buon equipaggio guidato da un bravo comandante, cioè diverse figure professionali coordinate da un'unica guida e non di 8 amministrazioni diverse: una cabina di regia del mare che operi nell'interesse dell'Italia, quale paese marittimo di primaria importanza nel mondo.

Luca Sisto ha anche messo in evidenza come bisognerebbe avere un approccio più olistico alla Blue Economy ed ha richiamato l'attenzione sull'ultimo miglio ferroviario per le merci che arrivano in porto. Modalità che perfezionata e conclusa permetterebbe a tutti i porti di essere più competitivi.

Barbara Visentini, membro del Consiglio Generale di Confitarma, ha ricordato l'importanza fondamentale del Registro Internazionale, pilastro della competitività della flotta italiana e, guardando ai dati del movimento delle merci in import ed export in EU e in Italia, che è strategicamente importante mantenere una flotta di bandiera competitiva.

Oggi siamo di fronte ad una rivoluzione nello shipping italiano l'estensione del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie, dobbiamo evitare un nuovo flagging out indiscriminato puntando alla sburocratizzazione, snellendo e velocizzando le procedure. Per questo da tempo l'armamento italiano chiede una Governance unica.

Al convegno ha partecipato anche Davide Magnolia dello studio legale LCA, esperto in diritto dei trasporti e shipping ed associato Confitarma, che ha spiegato come la blue economy sia centrale e strategica non solo a livello nazionale ma anche in un'ottica europea. "Anche perché non bisogna dimenticare che se il mare fosse una nazione, sarebbe la settima economia al mondo". Ha poi ricordato come il PNRR, "che tra i molti pregi ha però la colpa di aver trascurato le autostrade del mare", abbia previsto notevoli investimenti in favore della "cura del ferro" e dello "shift modale" verso la ferrovia, ponendo l'intermodalità al centro delle politiche per la transizione ecologica ed energetica.

Infrastrutture: semplificare

logistica, confuso e stressato dalla pesantissima crisi in atto. Sia chiaro: Salvini alle infrastrutture era solo una delle tante anticipazioni, perché il procedimento è ancora in atto. Ma se dovesse essere confermato, e se alle parole seguissero i fatti, potremmo davvero parlare dell'alba di un nuovo giorno per l'intero comparto infrastrutture.

Possiamo pensare di tutto di Matteo Salvini: però ha detto quello che da tempo diciamo tutti sull'insopportabile intreccio di competenze interministeriali, di burocrazia elefantiaca, di "caveat" che dall'alto calano fino all'ultima circoscrizione cittadina, inchiodando decisioni che vanno invece velocizzate. Salvini ha promesso - bell'impegno… - che il nuovo governo spazzerà via il massimo di queste incrostazioni che frenano il fare. Il modello del nuovo governo - ha ribadito - deve essere il metodo con il quale il viadotto di Genova è stato ricostruito in un anno. In quel caso ci siamo arrivati commissariando l'opera. Secondo il nuovo governo, il "metodo Genova" dovrà diventare normale, senza bisogno di commissari ma purificando un corpo legislativo che sembra fatto apposta per bloccare tutto. Possiamo davvero sperare che in tempi brevi queste promesse - peraltro condivise da larga parte del nuovo parlamento, opposizioni comprese - non le portino via il vento?

Toremar, le ore della verità

tra la terraferma toscana e le sue isole, ripartirà la gara. E oggi le gare, con le attuali normative, sono - come scritto sopra - un inutile, pesante, mortificante martirio che non giova né all'efficienza del servizio, né a garantirsi trasparenze assolute. L'esempio in atto della gara per il servizio di rimorchio nei porti del sistema è significativo: da almeno due mesi la gara si è conclusa - dopo quasi un anno di "esami" - ma dovranno passare ancora tre mesi di tira-e mola-burocratici perché sia firmato l'atto definitivo di assegnazione ai vincitori, che peraltro sono stati gli unici concorrenti.

Toremar da parte sua può vantare un bilancio positivo. E non solo sull'Elba, dove il flusso turistico ha consentito di annullare i disastri del Covid: ma anche sulle altre isole, servite con efficienza malgrado alcune d'esse - la lontana Capraia in primis - comportino per almeno nove mesi all'anno navi desolatamente vuote. L'annuncio di Achille Onorato al meeting di lunedì scorso a bordo della "Liburna", cioè l'arrivo di due nuove e molto ecologiche navi sull'Arcipelago, è la conferma anche Toremar intende prolungare vita e servizi, con la previsione importante delle nuove navi in arrivo.

Achille Onorato è un giovane che ha preso la determinazione del vecchio nonno omonimo - ce lo ricordiamo, noi vecchi, il vecchio Achille in banchina a Portoferraio e Piombino a intervenire direttamente per disciplinare gli imbarchi sulle sue navi, infaticabile deciso - e la capacità di essere diplomatico come il padre Vincenzo, oggi più che altro dedito - beato lui - alle amate barche a vela e alla pesca sportiva. Venerdì sul "Liburna" ha detto, glossando ma nemmeno tanto sulla grossa grana della "Porto 2000" che se la collaborazione con le istituzioni è fondamentale, anche le istituzioni devono accettare che gli armatori e i terminasti - il gruppo opera come entrambi - abbiano la giusta remunerazione: senza vessare i lavoratori, che anzi rappresentano l'anima delle compagnie, ma anche senza dissennate corse in avanti in tempi nei quali è impossibile rivedere che succederà all'economia mondiale e nazionale nei prossimi mesi. Una risposta anche al sindaco Luca Salvini, a sorpresa (gradita, peraltro) intervenuto a perorare richieste di sicurezza e di adeguata retribuzione presentate con il duro sciopero dei portuali peraltro non ancora concluso ma solo sospeso.

Sulla vicenda della "Porto 2000", appesa ormai alla sentenza del Consiglio di Stato in programma a metà novembre (praticamente domani) tutti hanno glissato, anche se indirettamente tutti hanno sottintesi eventuali sfracelli. "A nome del gruppo che dirigo - ha detto testualmente Achille Onorato posso confermare che non ci interessano né le faide né i provincialismi. Vogliamo fare del bello nei nostri traffici e nel nostro porto. Nella tutela dei nostri interessi noi lavoreremo per trovare un punto d'incontro con tutti e lavorare insieme".

Tra il pubblico Silla "Liburna" c'erano i più importanti operatori portuali non solo livornesi. E l'aver dirottato il confronto su temi nazionali e internazionali - energia normative, aggravi e diktat dell'Unione Europea sulle sanzioni per penali meno ecologiche in porto - con l'annessa mantra sul cold ironing - ha evitato volutamente di entrare nei contenzioni sia penale che civile che esiste tra Porto 2000 e AdSP. Ma al quale sembra ormai difficile, per i tempi stretti, ovviare con accedi l'ultimo tuffo. A meno che…

L'ENI rilancia sulle raffinerie

sul sito ufficiale di ENI, è ovviamente su un'ipotesi. Lo studio di fattibilità proposto da ENI prevede la costruzione di tre nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati: un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche, un impianto Ecofining™ da 500mila tonnellate/anno e un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano. La realizzazione della nuova bioraffineria all'interno dell'area industriale, che oggi ospita gli impianti per la produzione di carburanti e lubrificanti, consentirebbe di massimizzare le sinergie con le infrastrutture già disponibili e di assicurare un futuro produttivo e occupazionale al sito. Da sottolineare quanti verbi al condizionale sono stati utilizzati: segno delle troppe incertezze che la situazione mondiale del comparto idrocarburi registra, non solo per la guerra Russia-Ucraina. Ma almeno c'è una finestra che si potrebbe aprire su un futuro non di chiusura, come sembrava probabile già all'inizio di quest'anno.

Giuseppe Ricci, direttore generale Energy Evolution di ENI, ha commentato: "Stiamo lavorando per aggiungere un importante *milestone* alla strategia di decarbonizzazione di ENI e al percorso intrapreso molti anni fa, con la trasformazione, a Venezia nel 2014, della prima raffineria in bioraffineria. La coesistenza di impianti bio e tradizionali è stata proficuamente testata con la recente produzione a Livorno di Eni Biojet, il primo SAF (Sustainable Aviation Fuel), esclusivamente da materie prime di scarto, grassi animali e oli vegetali esausti grazie alla sinergia con la bioraffineria ENI di Gela. Il nostro obiettivo è aumentare la disponibilità di prodotti decarbonizzati e sostenibili ai nostri clienti e di traguardare i target di riduzione delle emissioni scope 3".

Il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani a sua volta ha commentato: "Esprimo grande apprezzamento per la decisione di ENI di studiare la riconversione della raffineria di Livorno in una bioraffineria improntata ad una transizione energetica sostenibile sia in termini ambientali che di mercato di sbocco. L'innovazione tecnologica e la rilevanza dell'investimento, così come le sinergie impiantistiche tra nuove e precedenti attività produttive, dischiudono una vera prospettiva di sviluppo attenta anche a mantenere la forza lavoro e l'intera filiera produttiva. Si tratta di scelte lungimiranti, compatibili con il territorio di riferimento, che potranno altresì beneficiare della competitività infrastrutturale derivante dall'ammodernamento dello stesso porto di Livorno con la darsena Europa".

Luca Salvetti, sindaco di Livorno, ha commentato: "In questi tre anni di mandato, la definizione di chiare prospettive industriali e occupazionali per la Raffineria ENI di Stagno ha visto il nostro impegno costante a fianco di istituzioni, sindacato e azienda, con l'imprescindibile obiettivo di dare un futuro all'impianto e certezze ai lavoratori. È grande la soddisfazione nel constatare come gli sforzi di tutte le parti abbiano portato all'individuazione di un percorso virtuoso che ci auguriamo porti alla realizzazione nel nostro sito di una nuova bioraffineria. Progetto che coniuga obbiettivi industriali, compatibilità ambientale e stabilità occupazionale. Il percorso ci ha visti attivamente impegnati, giungendo nel marzo di quest'anno a sedere al tavolo di confronto voluto dal Ministero dello Sviluppo Economico a fianco dei vertici aziendali, del Presidente Giani e dei rappresentanti dei lavoratori. Quell'impegno inizia ora a dare i suoi frutti e la strada sembra tracciata. Il lavoro è, e resterà sempre, al centro degli obiettivi di questa amministrazione, pronta a fornire anche in futuro una stabile e collaborativa interlocuzione istituzionale a tutti i soggetti impegnati su questo fronte".

Adelio Antolini, sindaco di Collesalvetti, ha commentato: "La realizzazione di una bioraffineria dentro lo stabilimento Eni di Stagno, che col sindaco Luca Salvetti prospettammo in una conferenza stampa nel gennaio 2021 come una soluzione opportuna per il nostro territorio sia per il mantenimento dei posti di lavoro qualificati sia per l'ambiente, oggi sta diventando una realtà. Questo studio è già un risultato e un impegno per lo sviluppo futuro con un investimento di Eni ad alto livello di innovazione tecnica. Un bel lavoro di squadra di Eni e Regione Toscana con i Comuni di Livorno e Collesalvetti".

Eni è il secondo produttore di biocarburanti in Europa, con 1,1 milioni di tonnellate/anno e gli obiettivi di incrementare la quota a 2 milioni entro il 2025 e a 6 nel prossimo decennio. Le bioraffinerie di Venezia e Gela trasformano in biocarburanti di alta qualità - biodiesel, ma anche bio-GPL e bio-nafta anche a uso dell'industria chimica - materie prime di scarto, residui e rifiuti che derivano da processi di trasformazione di prodotti vegetali o oli da colture non in competizione con la filiera alimentare. Dal 2023 Eni non tratterà più olio di palma e renderà disponibile il biocarburante idrogenato in purezza, contenente il 100% di componente biogenica, che può abbattere fino al 90% le emissioni GHG (GreenHouse Gas) Well to Wheel, ovvero lungo tutta l'intera filiera logistica e produttiva, fino al suo utilizzo finale.

La progettazione dei tre nuovi impianti a Livorno sarà ultimata entro il 2023 e la realizzazione potrebbe avvenire entro il 2025.

Il piano di trasformazione della raffineria di Livorno- sottolinea ENI- sarà oggetto di un percorso di confronto con le istituzioni del territorio e con le organizzazioni sindacali di categoria nell'ambito del modello relazioni industriali partecipativo e inclusivo.

Riorganizzazione delle aree

Fondale.

L'ordinanza AdSP/CP fotografa i nuovi assetti concessori, indicando quali sono le banchine che, nelle more del completamento dei processi di delocalizzazione in atto, potranno essere utilizzate dalle imprese non concessionarie.

La nuova disciplina prevede infatti che gli accosti 15 C e 15 D della Darsena Toscana rimangano pubblici sino al completamento della delocalizzazione della Cilp. Anche l'accosto 42 Nord del Molo Italia rimarrà pubblico sino a che non si sarà compiuta la delocalizzazione del TCO, la società che oggi lavora rinfuse solide presso la Calata Orlando. Gli accosti 53 e 54, del Bacino Firenze, rimarranno pubblici sino al completamento delle attuazioni relative alle previsioni del Piano Regolatore Portuale sul comparto passeggeri.

Al di fuori di questi, saranno definitivamente resi disponibili alle imprese non concessionarie l'accosto 75 del Porto Mediceo, gli accosti 33 e 35 del Canale Industriale e l'accosto 41 della Darsena Pisa.

L'ordinanza precisa che l'utilizzo delle banchine pubbliche operative potrà essere consentito eccezionalmente anche alle navi operate da imprese concessionarie, "sempreché tale circostanza riguardi navi operative non di linea, di caratteristiche incompatibili con le strutture in concessione, supportata da adeguate motivazioni (quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, ragioni di pescaggio/dimensioni della nave, congestionamento delle proprie banchine, etc.)".

Per alcuni accosti pubblici è poi prevista una funzione preferenziale: l'accosto 41, ad esempio, sarà prioritariamente riservato alle navi che trasportano prodotti cerealicoli, mentre la banchina 42N del Molo Italia e la 75 del Porto Mediceo saranno destinate prioritariamente alle navi da crociera. Gli accosti 53 e 54 saranno riservati soltanto alle navi che svolgano funzioni commerciali e, solo in subordine, per le soste tecniche e i lavori.

L'ordinanza disciplina anche le modalità di richiesta per l'assegnazione degli accosti pubblici, prevedendone un diverso utilizzo a seconda che vi si intendano svolgere operazioni commerciali o soste temporanee di natura tecnica.

"La nuova disciplina sugli accosti pubblici - ha dichiarato il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri - è un passaggio fondamentale in vista della trasformazione che prepara il porto di Livorno alle sfide del prossimo futuro". Ancora una volta non posso che ringraziare la Capitaneria di Porto per il proficuo rapporto di collaborazione e confronto, che ha permesso il raggiungimento di questo importante risultato".

L'ammiraglio Gateano Angora ha sottolineato a sua volta come grazie alla sinergia e alla stretta cooperazione tra i due Enti di co-governance del porto si sia riusciti a contemperare le esigenze di rinnovamento della pianificazione di sistema portuale con quelle di chiarezza e semplificazione delle procedure per l'utilizzo degli accosti pubblici: "Un risultato ottenuto attraverso una nuova disciplina che, nel pieno rispetto delle prerogative di sicurezza e di sviluppo del porto, consente di far fronte alle legittime aspirazioni dell'utenza portuale per un auspicabile incremento dei traffici marittimi".

Piero Neri guida

findustria Livorno Massa Carrara operanti nella Portualità e nella Logistica ha conferito mandato all'unanimità al presidente cav. lav. dottor Piero Neri di assumere la presidenza della Sezione.

"Confindustria LI MS è impegnata nel progetto per la reindustrializzazione della costa toscana – ha commentato il presidente Neri –. L'industria manifatturiera, ad alta intensità di manodopera, presente sul territorio costiero – dalla nautica all'acciaio, dalla chimica al lapideo, dall'oil & gas all'automotive, insieme alla intermodalità in tutte le sue articolazioni, rappresenta un sistema articolato e diversificato, non facilmente rintracciabile nel sistema Paese. Il percorso per la reindustrializzazione non è certamente in discesa, in quanto restano ancora da completare le grandi infrastrutture, tra le quali la Darsena Europa, il corridoio tirrenico, i collegamenti ferroviari dalla Costa verso l'area metropolitana fiorentina, tenendo presente una storica carenza di dotazione impiantistica per il trattamento dei rifiuti speciali adeguata ad un Paese moderno".

"Siamo convinti – ha continuato il presidente Neri – che la manifattura e l'industria logistica debbano convergere in strategie unitarie ed in progetti comuni verso il decisore pubblico, per accrescere la capacità competitiva del nostro sistema produttivo, con l'obiettivo di favorire progetti di reshoring e di intercettare le direttrici di traffico delle merci da e per l'area metropolitana della nostra Regione".

"I porti di Carrara, di Livorno, di Piombino, di Portoferraio – ha concluso il presidente Neri – rappresentano importanti asset strategici per lo sviluppo locale, regionale e nazionale. Per assicurare continuità e competitività, al sistema produttivo del territorio, occorre che tutti gli attori coinvolti agiscano con fattiva responsabilità. Da parte nostra confermiamo la ferma volontà e determinazione per contribuire alle sfide rese oggi ancora più impegnative per la crisi energetica".

-- ALL'INTERNO --

Più chiarezza nel trasporto dei Teu.	a pag. 3
Tre lauree honoris causa nautica.	a pag. 3
In tremila per cultura portuale.	a pag. 3
Formazione naviganti, Ok dell'EMSA.	a pag. 3
Medaglia d'Oro per competenze digitali.	a pag. 4
La ballata della formica.	a pag. 4
Thaon di Revel sul Golfo Persico.	a pag. 4
GreenVesting forum a Milano.	a pag. 4
Ancora costi sulle navi.	a pag. 5
Darsena Vecchia, degrado e abusi.	a pag. 5
Turismo industriale a Prato.	a pag. 5
Agrifood in piena schizofrenia.	a pag. 6
Contro il rischio alluvione e terremoto.	a pag. 6
Benetti yachts a Fort Lauderdale.	a pag. 7
Il "Vespucci" ad Ancona.	a pag. 7
Il "Sea Drone" summit ad Ostia.	a pag. 7
L'Alium Yacht trasformista.	a pag. 7
Baglietto Navy con MST Group.	a pag. 7
Il tormentone Canale dei Navicelli.	a pag. 9
Dighe dei porti, ideali per l'eolico.	a pag. 9

FANFANI
Ship's Agents & International Forwarders since 1886
TUSCANIA international forwarders
William Shepherd port agents since 1875
Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu
LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu
CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA
IMPRESA STORICA D'ITALIA
AEO

la pagina dei lettori

Il tormentone Canale dei Navicelli

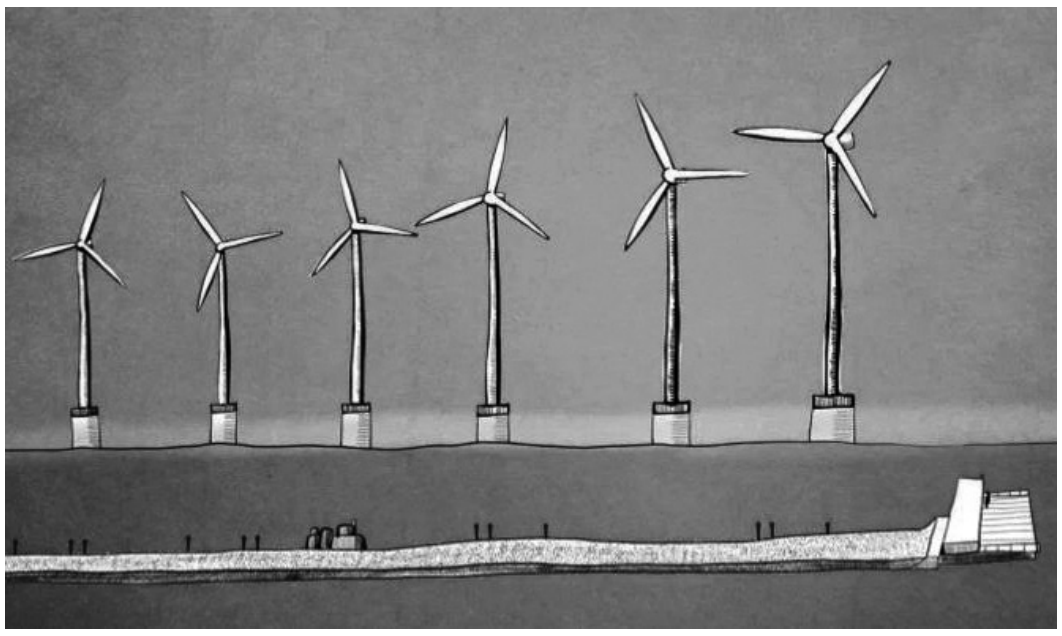
Fa parte delle "neverending story" sulle quali i silenzi ufficiali generano troppe indiscrezioni e anche fake news ufficiose. Fatto è che il canale dei Navicelli tra la darsena di Pisa e il porto di Livorno, nato come collegamento per i barconi (Navicelli) che fino all'800 portavano su e giù le merci, oggi è diventato un'arteria navigabile sempre più condizionata, per le imprese che si sono insediate, da bassi fondali, strettoie (porte vinciane) e specialmente dai ponti a luce troppo bassa. Di recente abbiamo pubblicato una nostra intervista al presidente della darsena di Pisa dottor Pisano. Ecco cosa ci scrive in merito un P.P. che si dice fornitore della Gas and Heat, nota produttrice di grandi serbatoi proprio sul canale:

Ho letto la vostra intervista di sabato scorso al dottor Salvatore Pisano sulle tanto attese soluzioni per rendere navigabile fino al mare il canale dei Navicelli. Mi sembra però che l'ipotesi di fare un altro ponte a fianco di quello dell'autostrada, con analoga luce, non sia la proposta migliore per la navigabilità. Per molte delle imprese che operano in campo navalmeccanico a monte del suddetto ponte dell'autostrada, la luce di quest'ultimo è già un forte limite, come del resto ammette il dottor Pisano. Capisco che ridere il ponte autostradale con una luce più alta sarebbe un problema che coinvolge altri enti e allungherebbe ulteriormente le soluzioni. E capisco anche che il progetto di far passare il traffico pisano pesante attraverso l'incise e poi l'Arno sia un secondo sogno. Dunque, se davvero si vuole risolvere il problema del nodo nautico della darsena Pisa, l'unica soluzione concreta è fare il ponte che sostituirebbe quello alla foce verso Tirrenia con un ponte più a monte (proposta Bonistalli) ma con luce nettamente superiore a quello dell'autostrada, per far passare i "bomboloni" della Gas&Heat tanto importanti per gli stoccaggi di GNL che tutti oggi vogliono. La famiglia Evangelisti conosce bene il problema. Per l'autostrada, essendo improponibile (credo) di fare un ponte nuovo, la soluzione di una doppia chiusa accennata dal dottor Pisano non è poi così fantascientifica. Ma perché tutto rimane in silenzio?

*

Il silenzio, ci deve consentire il nostro lettore, l'abbiamo rotto noi del giornale, rompendo i c…i (come ci ha amichevolmente contestato più volte anche il presidente dell'AdSP) ma insistendo. Con l'intervista che abbiamo fatto poi al segretario generale della stessa AdSP avvocato Paroli, si è arrivati a far decidere alla regione (giunta regionale toscana) di mettere insieme gli enti interessati per arrivare a una soluzione comune. Diamo atto all'assessore regionale Stefano Baccelli e al consigliere regionale Francesco Gazzetti di aver fatto proprio il problema. Adesso aspettiamo i risultati. Sperando che non ci vogliano altri mesi solo per individuare che cosa fare.

Dighe dei porti, ideali per l'eolico

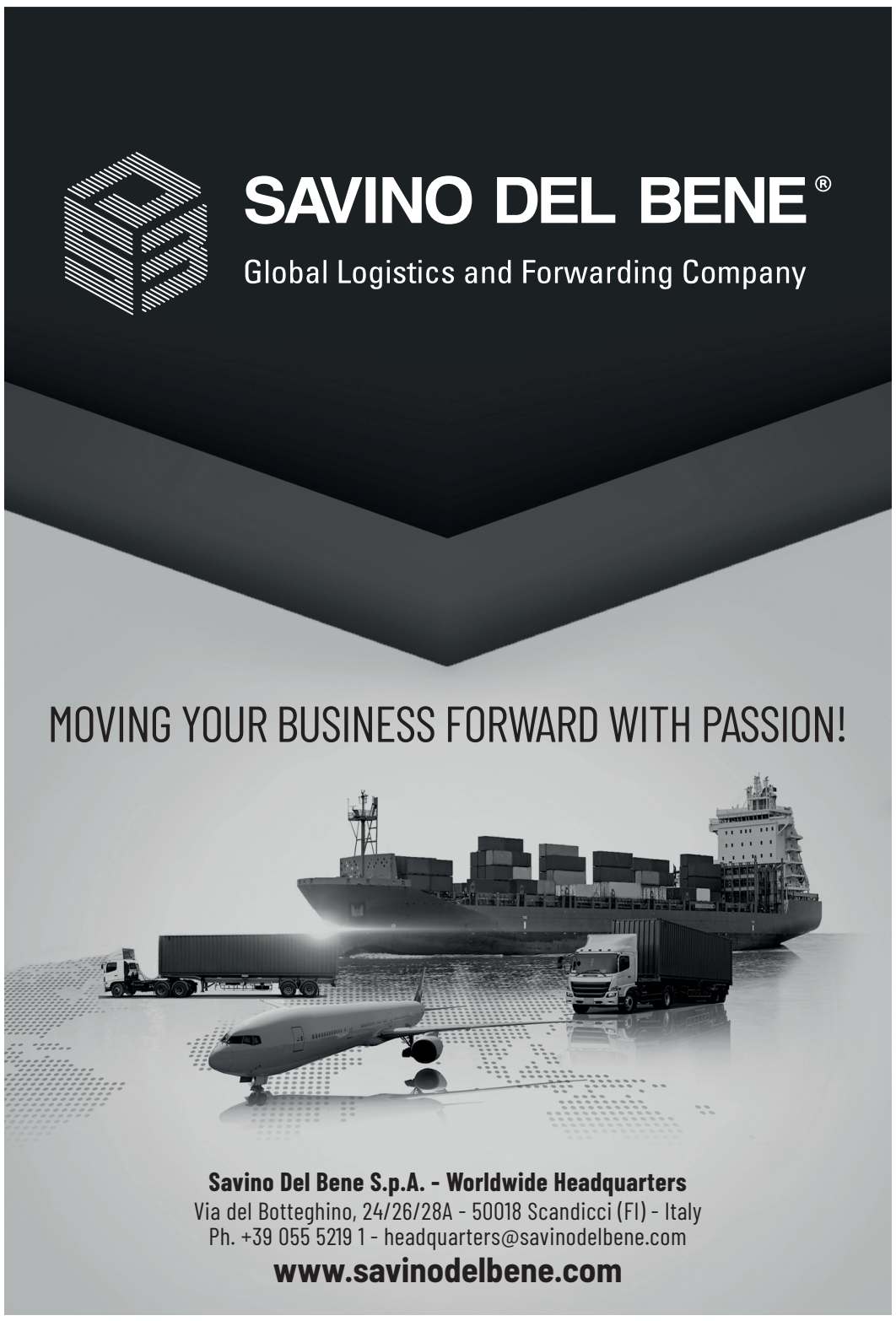


Un po' tutti i porti italiani - e non solo quelli italiani - sono alle prese con la conversione "green", con piani importanti focalizzati in genere sui pannelli fotovoltaici. C'è però chi, come l'ingegner Erminio Forzati di La Spezia, suggerisce per mail:

Leggo di questa corsa al fotovoltaico, che per quanto migliorato richiede pur sempre grandi estensioni, con risultati abbastanza modesti, quasi un ettaro per avere 'energia necessaria ai consumi di un medio capannone industriale in porto. Mi credo allora perché non usare le dighe esterne dei porti per l'eolico: non si può certo dire che ostano problemi paesaggistici, tra gru etc.

*

Domanda breve che brevemente possiamo solo girare alle rispettive AdSP, proprio di questi tempi alle prese con la progettazione finale degli interventi per i quali attingere ai fondi del PNRR. In effetti le dighe esterne sono quasi sempre ventilate, rispetto ai parchi eolici offshore offrono anche il vantaggio di non disturbare la navigazione, oltre al collegamento con cavi certo più corti. Da profani rispondiamo all'interrogativo dell'ingegner Forzati con un'unica parola: booh?



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Assarmatori no penali "green" in porti non attrezzati

decidere sulla base di un accordo già raggiunto all'interno della Commissione Trasporti e Turismo che, "pur non soddisfacendo interamente l'associazione, rappresenta un importante passo avanti per tutelare i collegamenti insulari, la mobilità locale e l'industria turistica a tutto questo strettamente legata".

"Oltre a prevedere tali importanti esenzioni, che ci auguriamo di rafforzare ed estendere a tutte le isole nel corso delle successive negoziazioni in vista dell'approvazione del testo finale del Regolamento, unitamente alla correzione di alcuni elementi critici che permangono – ha spiegato anche nel meeting di Livorno il presidente di Assarmatori Stefano Messina – l'intesa raggiunta in Commissione accoglie anche importanti elementi circa il profilo di responsabilità relativamente alle sanzioni previste dalla stessa proposta. Le compagnie di navigazione, infatti, non sarebbero chiamate a rispondere di violazioni se, opportunamente attrezzate per attingere energia da terra con il cold ironing, questo non fosse possibile per mancanza o malfunzionamento dell'infrastruttura. Analogamente, se non fossero disponibili i fuel alternativi, la responsabilità per il pagamento delle sanzioni ricadrebbe sul fornitore del carburante, con cui l'armatore ha stipulato un contratto, che risultasse inadempiente. Un ragionamento logico e di buon senso, che dovrà essere confermato dal Parlamento, rigettando inoltre quegli emendamenti che metterebbero a rischio la continuità territoriale".

"Come detto, nonostante i passi avanti, permangono alcuni elementi critici – conclude Messina – che dovranno essere affrontati e risolti nei successivi passaggi negoziali, ma mercoledì si gioca già una partita importante e ci auguriamo che i parlamentari europei, a partire da quelli italiani, sappiano cogliere la portata di queste misure, confermando l'accordo raggiunto in Commissione. Un ringraziamento in tal senso deve essere rivolto ai deputati che hanno lavorato per tutelare questi servizi e la specificità del nostro Paese".

Assarmatori: il cluster

Volpedo sul "Terzo Stato" - verso un mondo nuovo della catena logistica, che sia improntato nella difesa ambientale, dell'aumento dei traffici marittimi e ovviamente anche verso una loro maggiore redditività sia per l'armamento che per i lavoratori.

E poi c'è nel mondo reale della logistica, dei porti, della trasposizione ambientale a volte eccessivamente velleitaria, degli armatori e dei lavoratori. Che difficile, anche se a parole ampiamente auspicabile, far camminare tutti insieme come nel celebre quadro.

Tanti i temi emersi lunedì sera bordo del traghetto della Toremar Liburna, organizzato dai vertici di Assarmatori - l'altra associazione di categoria nata dalla scissione di Confitarma - con il diretto supporto del Gruppo Onorato, cui Toremar appartiene. A fare gli onori e a presentare tematiche dell'armamento il presidente di Assarmatori Stefano Messina, insieme al suo vicepresidente e presidente di Toremar Achille Onorato. Interventi di sostanza e non solo di saluto sono stati quelli del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Gaetano Angora, dell'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto sui compiti della Marina Militare per la sicurezza e la vigilanza nel Mediterraneo "allargato" (lotta alla pirateria, difesa delle coste, controllo dei cavi e oleodotti sottomarini) dello stesso Achille Onorato e del presidente dell'Autorità Portuale di Livorno e Piombino Luciano Guerrieri. A sorpresa è intervenuto anche il sindaco di Livorno Luca Salvetti che pur dando atto all'armamento e all'AdSP di impegnarsi per la transizione ecologica e lo sviluppo dei traffici, ha richiamato con decisione alla collaborazione tra istituzioni sia sui nodi in porto (in primis la vertenza giudiziaria sulla Porto 2000), sia su un impegno comune per il waterfront, sia infine sia sul trattamento economico dei lavoratori, trattamento che si riflette anche sui rapporti tra città e porto.

Un sistema portuale, quello della Toscana e che comprende anche Piombino, l'interporto Vespucci e i porti delle isole, che rispondendo alle sollecitazioni poste dal presidente Messina - gli armatori stanno facendo la loro parte per l'ambiente, con nuove navi e nuovi servizi: i porti facciano la loro - ha visto elencati i tanti impegni in essere dal presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Con un punto di arrivo che può sembrare fantascienza: i porti non più energivori, ma autosufficienti grazie alla produzione in loco di energie "pulite".

Il programma riguarda - ha confermato Guerrieri - sia lo scalo labronico, sia quelli di Piombino. Portoferraio, sia l'interporto Vespucci che del retroporto e del sistema stesso è ormai parte integrante. Distese di pannelli fotovoltaici, ricorso all'autoproduzione anche su capannoni privati. Sono in corso negli ufficiali Palazzo Rosciano varie fasi di progettazione sul tema per mettere a gara le realizzazioni. Domanda: i tempi, quanto saranno lunghi i tempi, a fronte dei limiti temporali posti dall'UE ai vari impianti (davvero utili, visti i costi d'oggi dell'energia elettrica?) di cold irining?

Molto concreto, il presidente di Assarmatori Messina, dopo aver presentato la sua associazione e i relativi numeri operativi - 14 armatori, 42 mila scali portuali all'anno, quasi 5 milioni di passeggeri e 123 milioni di tonnellate di merci trasportate - ha espresso fiducia nel governo in arrivo, ricordando che non conta il colore della politica quanto l'impegno per migliorare l'Italia e il suo cluster logistico, da cui dipende - essendo il nostro paese una penisola - gran parte dell'economia.

Per Messina ci sono alcuni punti fondamentali da risolvere con urgenza da parte della politica: e tra questi l'esenzione dei traffici marittimi locali e delle Autostrade del Mare dall'obbligo di operare in porto solo con modalità "green" (cold ironing etc).

A sua volta Achille Onorato, che ha ricordato la ripresa dei traffici costieri ma anche con le isole maggiori dopo il black-out della pandemia, ha annunciato l'arrivo di Livorno di due nuove navi Moby per l'anno prossimo, e la volontà del gruppo di rafforzarsi ancora su Livorno, "la nostra città del cuore". Luciano Guerrieri aveva già sintetizzato il momento difficile per tutti i porti, le incertezze economiche e di cresciuta legate anche alla guerra, l'abnorme sviluppo dei costi delle materie, ma anche - in chiave positiva - la pianificazione in atto del sistema per l'obiettivo energia. Da tutti, la preoccupazione per un 2023 che si preannuncia difficile ma anche l'impegno a lavorare uniti per un futuro migliore. Anzi, l'auspicio di lavorare tutti uniti per l'obiettivo comune, in un porto che si è contraddistinto da tempo per l'eccesso dei contenziosi ai Tar, è forse non solo una dichiarazione di buona volontà ma la necessità per tutti.