

UN POSITION PAPER CON PREFAZIONE DEL MINISTRO DE MICHELI

L'APPELLO DEL PRESIDENTE DEL PROPELLER CLUB AL GOVERNO NAZIONALE

Il MIT sulla logistica urbana d'oggi

I riflessi della distribuzione delle merci condizionata dalla pandemia e l'impatto dell'e-commerce sulle città - La digitalizzazione e le autorizzazioni sulle ZTL

ROMA – La logistica urbana in una visione allargata. È il (ponderoso) testo di un documento predisposto congiuntamente dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ANCI, Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, che intende essere un primo ma fondamentale passo volto a comprendere meglio le sfide che i decisori politici (centrali e locali) debbono affrontare nella elaborazione quotidiana di politiche di mobilità sostenibile in ambito urbano.

*
Si tratta di offrire una sorta di orientamento al tema della logistica urbana e soprattutto un approccio olistico alla definizione delle relative politiche. Vi sono identificate, indicate e descritte le misure e le azioni più idonee per vincere le sfide sopra descritte, mitigando al contempo le preoccupazioni degli operatori del settore in relazione (segue a pagina 8)

Il richiamo alla casalinga di Voghera

LIVORNO – *Diciamoci la verità, sorbirsi una quarantina di pagine di linguaggio burocratico non è la massima aspirazione di tutti quelli che conosco, anche se obbligati per motivi di lavoro. Bene, io me le sono spazzate per voi: ed ho riportato qui a fianco alcuni dei passaggi secondo me un po' più legati ai fatti concreti. Se non volete subire il malloppo, almeno leggetevi quei pas-*

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Grandioso: MSC Grandiosa riparte da domani



GINEVRA – MSC Crociere ha confermato che MSC Grandiosa tornerà a navigare a partire da domani 24 gennaio. Ed è una buona notizia non solo per la grande compagnia italo-svizzera, ma anche per tutto il mondo che gravita intorno alle crociere e che sta subendo pesantemente una delle peggiori crisi degli ultimi lustri. Il coraggio del management di MSC Crociere è dunque il coraggio non solo di una compagnia di navigazione, ma di tutta l'economia del mare.

“In seguito all'ultimo DPCM con le misure di contenimento del contagio sul territorio italiano - scrive la compagnia - l'ammiraglia MSC Grandiosa riprenderà a offrire crociere settimanali lungo il consueto itinerario in Mediterraneo Occidentale, in partenza ogni domenica da Genova con una tappa anche a La Valletta (Malta)”.

Come noto, l'ultimo decreto ministeriale ha autorizzato la ripresa (segue in ultima pagina)

GENOVA – “Dopo molti anni di “silenzio” da parte della politica, è giunto il momento di chiedere a gran voce l'istituzione di un Ministero del Mare, perché possa essere al fianco del cluster marittimo italiano, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell'Economia nazionale. Il presidente del Propeller Club, Umberto Masucci, sintetizza così: “L'Italia ha più di 8.000 km di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti, in

Opere urgenti: per commissari presidenti AdSP

ROMA – Arrivano, a quanto sembra, i commissari per le infrastrutture urgenti. Il presi- (segue a pagina 8)

PER INIZIATIVA DI CONFETRA, ALSEA E PROPELLER INTERNATIONAL

Il posto dell'Italia nel secolo della logistica

L'8, 9 e 10 marzo la V edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

PRESENTATO IL PROGRAMMA UFFICIALE DEI SERVIZI

Ocean Alliance da aprile

Confermati tutti i porti italiani dei vari trips



GENOVA – Il consorzio armatoriale Ocean Alliance (di cui fanno parte Cosco, Cma Cgm, Oocl ed Evergreen) ha presentato ufficialmente la programmazione delle proprie linee per il trasporto di container nel 2021 confermando per i porti italiani il piano dell'anno scorso. Il nuovo network partirà come ogni anno da aprile.

Da “SupplychainItaly” rileviamo che i porti di Genova e La Spezia saranno scalati entrambe dal servizio

AEM1 che collega Asia e Mediterraneo e dal servizio transatlantico Mena. Il primo effettua scali a Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La linea Mena scala invece Algeciras, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Il capoluogo ligure è poi incluso anche nel servizio ribattezzato AEM2 che collega sempre Asia e Mediterraneo toccando i porti di Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, (segue a pagina 8)

PARTE LA CAMPAGNA PER L'INTEGRATIVO AI DIPENDENTI E ALLE AZIENDE DEL SETTORE TRASPORTI

SANILOG, ecco il fondo sanitario per la logistica



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

MILANO – Sempre più a tutela del personale e delle stesse aziende del settore logistico nazionale: è partita infatti in questi giorni la prima campagna pubblicitaria di Sanilog, fondo integrativo del

Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore logistica, trasporto merci e spedizione, destinata sia agli iscritti, sia alle aziende. (segue in ultima pagina)

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

Sede di Livorno

Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia

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

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

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

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



- NOLEGGIO VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI



- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l'Accordo Stato/Regioni

Partner of

JUNGHEINRICH

www.ovecarsrl.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.															
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it															
MEDITERRANEAN					SHIPPING COMPANY			GINEVRA							
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO															
PER					NAVE		VOY DA								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it							LI	SP	GIT	NA	GE CIVIT. VE RA AN TS				
USA EAST COAST - <u>Servizio diretto</u> - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							MSC AGADIR	ME105W	10-2	4-2 7-2	12-2 VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MSC MARIA ELENA	ME106W	17-2	11-2 14-2	19-2 SERV. SERV. SERV. SERV.				
							T.B.N.	24-2	18-2 21-2	26-2 3 18 18 18 18					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it							SP	GIT	NA	CIVIT. VE RA AN TS					
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).							MSC REGULUS	IS102R	VEDI	4-2	VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MSC KATRINA	IS103R	SERV.	11-2	SERV. SERV. SERV. SERV.				
							SEAMAX NORWALK	IS104R	5	18-2	5 3 18 18 18 18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it							LI	SP	GIT	NA	CIVIT. VE RA AN TS				
USA GOLFO - <u>Servizio diretto</u> - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) . Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							MSC TORONTO	MF104W	1-2	27-1	29-1 VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MAERSK SENANG	105W	8-2	3-2	5-2 SERV. SERV. SERV. SERV.				
							EUROPE	MF106W	15-2	10-2	12-2 3 18 18 18 18				
							ASTRID SCHULTE	107W	22-2	17-2	19-2				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it															
MESSICO <u>Servizio diretto</u> - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades). CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"															
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it							LI	SP	GIT	NA	CIVIT. VE RA AN TS				
USA WEST COAST - <u>Servizio diretto</u> - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); <u>SERVIZIO DIRETTO</u> - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Surimane: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							MSC SILVIA	MC104A	2-2	30-1	31-1 VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MSC ALGHERO	MC105A	9-2	6-2	7-2 SERV. SERV. SERV. SERV.				
							MSC JEONGMIN	MC106A	16-2	13-2	14-2 18 18 18 18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it															
CANADA WEST COAST - <u>Servizio diretto</u> - Vancouver (e prosezuzioni interne). MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"															
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it							GIT	SP	GE	NA	VE RA AN TS				
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezuzioni interne).							MSC LAURA	NL0103R	4-2	5-2	VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MSC SASHA	NL0104R	11-2	12-2	SERV. SERV. SERV. SERV.				
							T.B.N.	NL0105R	18-2	19-2	18 18 18 18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it							GIT	LI	GE						
CANADA - Montreal - <u>SERVIZIO DIRETTO</u> - (e prosezuzioni interne).							MSC ANIELLO	CX104A	3-2	6-2	7-2				
							MSC BRIANNA	CX105A	10-2	13-2	14-2				
							MSC SARISKA	CX106A	17-2	20-2	21-2				
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it							SP	GE	GIT	NA	CIVIT. VE RA AN TS				
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne).							MSC CLAUDIA	YY103R		27-1	VEDI VEDI VEDI VEDI				
							T.B.N.	IV053R	2-2		SERV. SERV. SERV. SERV.				
							MSC ANGELA	MW104A	2-2		3 18 18 18 18				
							MSC SAMAR	FJ104E		5-2					
							MSC CLAUDIA	YY104R		3-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it							SP	GE	GIT	NA	CIVIT. VE RA AN TS				
EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Chennai (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.							T.B.N.	IV053R	2-2	27-1	VEDI VEDI VEDI VEDI				
							MSC ANGELA	MW104A	2-2		SERV. SERV. SERV. SERV.				
							MSC SAMAR	FJ104E		5-2	3 18 18 18 18				
							MSC CLAUDIA	YY104R		3-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it							LI	GIT	GE	NA	PA	VE RA AN TS			
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.							CSAV AGRIGENTO	MM104A	1-2	3-2	31-1	VEDI VEDI VEDI VEDI			
							T.B.N.	MM104A	8-2	10-2	7-2	SERV. SERV. SERV. SERV.			
							MSC CLAUDIA	YY103R			27-1	18 18 18 18			
							MSC CLAUDIA	YY104R		3-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it							CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT. VE RA TS			
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.							MSC SILVIA	MC104A	31-1	2-2	30-1	VEDI VEDI VEDI VEDI			
							MSC ALGHERO	MC105A	7-2	9-2	6-2	SERV. SERV. SERV. SERV.			
							MSC JEONGMIN	MC106A	14-2	16-2	13-2	18 18 18 18			

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

MEDITERRANEAN  **SHIPPING COMPANY**
GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). **WEST AFRICA** - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. **ANGOLA** - Luanda, Lobito, Namibe. **MAURITANIA** - Nouackchott, Nouadibou. **CAPO VERDE** - Praia, Mindelo. **POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.**

10

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). **WEST AFRICA** - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. **ANGOLA** - Luanda, Lobito, Namibe. **MAURITANIA** - Nouackchott, Nouadibou. **CAPO VERDE** - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.

11

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). **NUOVA ZELANDA** - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). **N. CALEDONIA** - Noumea. **INDIA OCEAN REUNION** - Pointe des Galets. **MADAGASCAR** - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. **MAURITIUS** - Port Louis. **MAYOTTE** - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

12

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). **NUOVA ZELANDA** - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). **N. CALEDONIA** - Noumea. **INDIA OCEAN REUNION** - Pointe des Galets. **MADAGASCAR** - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. **MAURITIUS** - Port Louis. **MAYOTTE** - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

12 BIS

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it

GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne). **IRAQ** - Umm Qasr. **ESTREMO ORIENTE, CINA** - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Quingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. **JAPAN** - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.

13

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it

MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). **ESTREMO ORIENTE, CINA** - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). **SUD EST ASIATICO** - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), **JAPAN** - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.

13 BIS

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.

14

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

MAROCCO - Casablanca.

15

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..

16

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.

17

NAVE

VOY

DA

LI

SP

GE

NA

GIT

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC ANGELA

MW104A

31-1

Vedi

29-1

Vedi

2-2

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC DYMPHNA

MW105A

7-2

Serv.

5-2

Serv.

9-2

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC MONTEREY

MW106A

14-2

9

12-2

3

16-2

18

11

18

18

18

CIVIT.

SP

GIT

AN

MSC SILVIA

MC104A

31-1

2-2

30-1

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC ALCHERO

MC105A

7-2

9-2

6-2

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC JEONGMIN

MC106A

14-2

16-2

13-2

18

18

18

18

SP

GT

GE

NA

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC JOANNA

MA103

4-2

6-2

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

APL MIAMI

ONNTQE

11-2

13-2

Serv.

Serv. 3

Serv.

Serv.

Serv.

MSC SUSANNA

MA105A

18-2

20-2

18

(via SP)

18

18

18

SP

GT

GE

NA

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC CLAUDIA

YY104R

3-2

MSC CLAUDIA

YY105R

10-2

MSC CLAUDIA

YY106R

17-2

SP

NA

GT

GE

VE

RA

AN

TS

MSC SAMAR

FJ104E

Vedi

5-2

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC LENI

FJ105E

Serv.

12-2

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC ARINA

FJ106E

16

19-2

15

18

18

18

18

SP

NA

GT

GE

VE

RA

AN

TS

HYUNDAI LOYALTY

IV101R

2-2

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC MARIANNA

IV102R

9-2

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC VALENCIA

IV103R

16-2

16

18

18

18

18

18

LI

SP

GE

NA

PA

CIVIT.

ADRIATICO

JSP BORA

YA105A

4-2

Vedi

Vedi

Vedi

JSP LEVANTE

YA106A

11-2

Serv.

Serv.

Serv.

JSP BORA

YA107A

18-2

2

3

18

SP

GE

NA

PA

CIVIT.

ADRIATICO

MSC MANYA

YM104A

30-1

Vedi

Vedi

Vedi

MSC HERMES

YM105A

6-2

Serv.

Serv.

Serv.

MSC MANYA

YM106A

13-2

1

3

18

LI

SP

GE

GIT

NA

VE

RA

AN

TS

Vedi

Vedi

Vedi

Serv.

Serv.

Serv.

<

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA								
	BA VE RA AN PZL TS GIT CAT									CARICO DIRETTO PER:	
	MSC EDITH MSC MARYLENA MSC EDITH	AE103A AE104A AE105A	26-1 2-2 9-2	2-1 9-2 16-2			23-1 30-1 6-2			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC ANAHITA T.B.N. MSC SENA	AC104A AC105A AC106A	29-1 POL GE 5-2 12-2					31-1 7-2 14-2		GENOA, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC RHIANNON AS PAMIRA MSC MASHA 3	AA104A AA105A AA106A	31-1 7-2 11-2	30-1 6-2 13-2			2-2 9-2 16-2			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC JEMIMA MSC ALIX 3 SPIRIT OF TOKYO	AB104A AB105A AB106A	27-1 3-2 10-2	27-1 3-2 10-2	29-1 5-2 12-2		26-1 2-2 9-2	2-2 9-2 16-2		ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	CONTSHP IVY CONTSHP IVY	AM103A AM104A	28-1 4-2					24-1 31-1		BARI, KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MAERSK HAVANA MAERSK HALIFAX MSC GENOVA	103E 104E QX105E					1-2 8-2 15-2			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
	MSC GIANNINA MSC GIANNINA	AH103A AH104A		26-1 2-2	25-1 1-2		27-1 3-2	22-1 29-1		DURESS (Albania) (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	LUEBECK LUEBECK	AY104R AY105R	28-1 4-2					31-1 7-2	26-1 2-2	CATANIA, VENEZIA, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	SPIRIT OF CHENNAI MSC TIA SPIRIT OF CHENNAI	AS104A AS105A AS106A	27-1 3-2 10-2	29-1 5-2 12-2			26-1 2-2 9-2			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	CONTSHP TOP CONTSHP TOP	AH104A AH105A					30-1		24-1 31-1	BAR, RIHEKA, PLOCE	

PER L’AVAMPORTO DI GENOVA

Assarmatori sollecita la nuova diga foranea

Secondo il presidente Messina “va fatta e va fatta subito, senza esitazioni”



Stefano Messina

GENOVA – “La diga foranea di Genova va fatta. Va fatta

perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell’attuale crisi rilanciando l’intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche”. Lo ha affermato il presidente di Assarmatori Stefano Messina che, nel corso del dibattito pubblico sulla diga foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un’opera - ha sottolineato - “che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell’area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella

competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera”. “La realizzazione della nuova diga - ha ricordato Messina - è un’opera strategica per quell’adeguamento infrastrutturale del porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all’intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo”. “Ora va recuperato e alla svelta - ha ribadito Messina - il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato”.

PER GLI EQUIPAGGI SIA DELLE LINEE INTERNAZIONALI CHE INTERNE

Confitarma torna a chiedere vaccini prioritari ai marittimi

Una strategia italiana per la gestione dei fanghi di depurazione



ROMA – L’ICS sta sollecitando i Governi ad inserire i marittimi e i lavoratori del mare tra le categorie prioritarie nella lista delle vaccinazioni e di designare i marittimi come lavoratori chiave, per evitare il ripetersi della “crisi del cambio dell’equipaggio (crew change)” del 2020. ICS chiede che i Governi, che ancora una volta, a causa delle mutazioni del Covid-19 stanno imponendo limitazioni ai viaggi, riconoscano il ruolo vitale che i marittimi svolgono nella catena di approvvigionamento globale. Lo shipping è consapevole del fatto che i marittimi sani e vaccinati sono fondamentali per mantenere i rifornimenti di beni vitali per tutti i paesi, a cominciare dalle forniture mediche come le siringhe e i dispositivi necessari per i vaccini anti-Covid-19. Confitarma, che aderisce all’ICS

in rappresentanza dell’armamento italiano, nei giorni scorsi ha scritto al Ministero della Salute per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l’intera economia del Paese. L’accesso prioritario ai vaccini per i marittimi potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all’estero. Anche ICS, infatti, sottolinea che le restrizioni legate al Covid-19 hanno costretto centinaia di migliaia di marittimi a prolungare i loro contratti di imbarco, e ciò crea forti preoccupazioni in merito alla sicurezza della navigazione, a causa sia della maggiore fatica e stress degli equipaggi, sia per le maggiori difficoltà di accedere a cure mediche. I marittimi sono fortemente penalizzati dalla crisi dei crew change: alcuni di loro sono in mare da quasi due anni. Se i Governi non intervengono vi è la reale preoccupazione che con le nuove restrizioni il numero dei marittimi bloccati aumenti rapidamente anziché ridursi. La diffusione di nuove varianti di Covid-19 in Brasile, Sud Africa e Regno Unito sta contribuendo a restrizioni più rigorose per il cambio di equipaggio a livello globale. Le Filippine, ad esempio, hanno esteso il divieto temporaneo di cambio di equipaggio a 35 paesi, impedendo ai marittimi stranieri di sbarcare nei porti filippini. Il Regno Unito ha bandito i viaggiatori provenienti dal Sud America e gli Stati Uniti hanno rafforzato i requisiti di accesso. Ciò fa parte di un più ampio ridimensionamento globale sulla facilità di viaggio che l’industria marittima teme possa portare centinaia di migliaia di marittimi a diventare il danno collaterale della mancata azione da parte dei Governi. Mentre più di 40 paesi hanno finora riconosciuto la gente di mare come lavoratori chiave, la maggior parte delle nazioni di mare non lo ha fatto, creando una domanda crescente dall’interno dell’industria per nuove soluzioni al problema della distribuzione dei vaccini, prima che la crisi umanitaria che i marittimi affrontano peggiora.

Comitato II Zona Fiv: confermato Andrea Leonardi

Eletti i consiglieri Filippo Arcucci, Lorenzo Barberi, Dario Caroti, Sandro Gherarducci, Andrea Mazzoni e Riccardo Spanu



Andrea Leonardi

LIVORNO – Nello scorso fine settimana nei suggestivi locali del Pancaldi Meeting Center si è svolta l’assemblea elettiva della Seconda Zona Fiv, ovvero la territorialità compresa dalle Regioni Toscana, Umbria e provincia di La Spezia che racchiude settantacinque associazioni e società sportive in rappresentanza

di un patrimonio velico sportivo e agonistico di grande rilievo e assoluto prestigio. Le operazioni di voto hanno riconfermato alla carica di presidente Andrea Leonardi che prosegue così il suo mandato per un nuovo ciclo e una nuova stagione sportiva. Cinquantatrentenne, pubblicitario e fotografo professionista, Leonardi è autore di molte pubblicazioni e svolge attività di comunicazione a livello nazionale ed internazionale. Nella vela è da sempre appassionato di derive con le quali ha partecipato a numerosi Campionati del Mondo ed Europei. Nel 2018 ha ricevuto l’onorificenza CONI per l’attività di dirigenza sportiva. I consiglieri risultati eletti nel direttivo sono stati Filippo Arcucci, Lorenzo Barberi, Dario Caroti, Sandro Gherarducci, Andrea Mazzoni e Riccardo Spanu. “Si entra in una fase nuova per il Comitato Seconda Zona che ha trovato l’occasione di rinnovarsi nella maggior parte dei componenti, oggi forti di esperienza,

passione e ottima conoscenza del sistema federale italiano - ha commentato a margine della votazione il rieletto presidente Andrea Leonardi -. Queste elezioni si affacciano ad un futuro che porterà con sé ancora qualche incertezza legata alla situazione sanitaria contingente e che terrà in ostaggio molta della nostra attività sportiva per un altro po’, ma i nostri Circoli sanno bene cosa fare per continuare il lavoro, cioè favorire lo sport della vela nella pratica agonistica, sportiva e nelle attività di formazione. Ora finalmente è tempo di mettersi il vestito nuovo e iniziare un percorso coraggioso, perché l’evoluzione dello sport coincide con la complessità di un intero mondo sociale che cambia. Da parte mia, spero di continuare a mettere al servizio di tutti l’esperienza maturata ormai in molti anni, con la certezza che dalle espressioni territoriali anche Federvela saprà trarre, oggi e sempre più, importanti risorse per il suo completamento.”

DALLA DOGANA DI LIVORNO

Risultati ed efficacia dei controlli scanner



LIVORNO – L’azione di contrasto alle frodi svolta dai funzionari dell’amministrazione doganale di Livorno, nel corso del 2020, ha portato a importanti risultati in vari settori di attività.

- tutela della sicurezza dei prodotti: sono stati riscontrati, tra l’altro, casi di mancato rispetto della normativa comunitaria in partite di lampadine, forni professionali e macchinari in-

dustriali; - tutela della salute: è stata rilevata l’assenza delle necessarie certificazioni previste per il settore dei presidi medici e del materiale destinato al contrasto della pandemia in un carico di 50.000 mascherine KN95 provenienti dalla Cina, per le quali si è proceduto al sequestro e alla presentazione della relativa notizia di reato alla locale Procura; - lotta al traffico di sostanze stupefacenti: i sequestri hanno raggiunto un valore di circa 270 milioni di euro. I risultati raggiunti sono dovuti sia a un’attenta analisi dei rischi, sia all’utilizzo degli scanner a raggi X a disposizione dell’Ufficio ADM di Livorno, apparecchiature non intrusive nei controlli, ma estremamente utili nella ricerca di possibili frodi, individuando eventuali merci nascoste o non dichiarate e riducendo i tempi di svincolo. Seppure in piena pandemia Covid-19, i controlli scanner agli sdoganamenti sono stati 2.738 e ben 102 hanno permesso di scoprire irregolarità, con un tasso di positività del 3,70%, affermandosi come un valido ed efficace strumento nell’azione ispettiva.

4 miliardi di euro sperperati: le opere incompiute nel paese

Le regioni più virtuose sono Lombardia ed Emilia Romagna - La Sicilia invece è la regione con il maggior numero di grandi opere incompiute

ROMA – Ecco il primo rapporto sull’Efficienza Infrastrutturale di Sensoworks (www.sensoworks.com), la startup italiana specializzata in monitoraggio infrastrutturale supportata da piattaforme multilivello. A caratterizzare la situazione italiana ancora troppe inefficienze e sprechi, come quelli relativi alle 640 grandi opere incompiute (per un valore complessivo di 4 miliardi di euro) ed alle 400 opere bloccate per motivi burocratico-autorizzativi o per contenziosi vari (per un valore di 27 miliardi di euro). Insomma in totale 1.040 opere incompiute o bloccate. A guidare la classifica delle opere incompiute - secondo il rapporto - è la Sicilia, la regione che ne ha il più

elevato numero (162), pari al 25,3% del dato totale nazionale (640). Escludendo l’ambito statale/sovra-regionale, la Sicilia si classifica inoltre al primo posto anche per lo spreco in termini economici: 488 milioni di euro, pari al 12,2% del dato nazionale che somma 4 miliardi di euro. Per quanto riguarda poi i tempi di realizzazione delle opere pubbliche, la media italiana è di 4,4 anni. Ma a livello territoriale si toccano valori ancora più elevati in Molise (5,7 anni), Basilicata (5,7 anni), Sicilia (5,3 anni) e Liguria (5,2 anni). Le regioni più virtuose sono invece Lombardia ed Emilia Romagna, dove le opere infrastrutturali sono terminate con maggior velocità. Le due regioni si posizionano prime a

pari merito con 4,1 anni di tempo medio di realizzazione. «Con il “Sistema Sensoworks” ideato da Sensoworks - prosegue Niccolò De Carlo ceo della società - è addirittura possibile prevedere un evento infrastrutturale prima che si verifichi, non solo a livello di ponti e strade, ma anche a livello “building” nei palazzi, uffici e scuole». «Sicurezza e trasparenza: questi i nostri due valori principali, che passano attraverso uno sviluppo “più umano” di algoritmi predittivi» assicura De Carlo. Valori che hanno portato la startup romana - ad appena 1 anno dal lancio - a conquistare una fetta importante di mercato, con progetti di monitoraggio dinamico realizzati per Acea, Anas ed Autostrade, solo per fare alcuni nomi.

#	AMBITO	% OPERE (su nazionale)	NUMERO OPERE	IMPORTO TOTALE IN MILIONI DI EURO
1	Regione Sicilia	25,3%	162	488
2	Regione Sardegna	13,4%	86	247
3	Regione Puglia	8,4%	54	83
4	Regione Lazio	7,0%	45	158
5	Regione Campania	6,4%	41	208
6	Regione Basilicata	5,2%	33	94
7	Regione Abruzzo	4,8%	31	47
8	Regione Lombardia	4,2%	27	137
9	Statale o Sovra-Regionale	4,7%	30	1.900
10	Regione Emilia-Romagna	2,5%	16	86
11	Regione Marche	2,5%	16	74
12	Regione Toscana	2,5%	16	21
13	Regione Calabria	2,3%	15	57
14	Regione Umbria	2,3%	15	162
15	Regione Molise	2,2%	14	145
16	Regione Veneto	2,2%	14	20
17	Regione Piemonte	1,4%	9	10
18	Regione Friuli Venezia Giulia	0,8%	5	11
19	Provincia Autonoma di Bolzano	0,6%	4	6
20	Regione Liguria	0,6%	4	26
21	Regione Valle d'Aosta	0,3%	2	16
22	Provincia Autonoma di Trento	0,2%	1	4
	Totale Grandi Opere Incompiute	100,0%	640	4.000

SECONDO UNO STUDIO CMCC CON L'UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

Impatti dei cambiamenti climatici sulla salute nelle aree urbane

Evidenziata la diversità di rischio a seconda dei quartieri

VENEZIA – Il caldo non uccide allo stesso modo in ogni angolo della terra, né in ogni quartiere della medesima città. Pianificazione urbanistica, coesione sociale, traffico, criminalità: il contesto urbano e sociale può influenzare la vulnerabilità dei singoli alle ondate di calore. Un'analisi della letteratura scientifica è stata condotta da CMCC@Ca'Foscari.

Nel corso dell'ultimo mezzo secolo, la probabilità del verificarsi di ondate di calore è cambiata in ogni parte del mondo, crescendo fino a cento volte rispetto a un secolo fa. Le ondate di calore rappresentano oggi la principale causa di mortalità legata agli eventi estremi e continueranno ad esserlo nei prossimi anni, nel contesto di un clima in riscaldamento.

Nelle aree urbane, il fenomeno dell'isola di calore porta a temperature più elevate di quelle delle aree non edificate. Ma poiché le città sono altamente eterogenee al loro interno, sia in termini di contesto fisico urbano sia in relazione alle caratteristiche degli abitanti, non tutte le parti delle aree urbane sono ugualmente vulnerabili alle ondate di calore. Diventa fondamentale quindi identificare le zone più vulnerabili allo stress da calore per poter attuare interventi mirati a livello locale, destinati a migliorare la capacità di affrontare l'impatto delle ondate di calore sulla salute dei cittadini.

L'articolo "The heat-health nexus in the urban context: A systematic li-

terature review exploring the socio-economic vulnerabilities and built environment characteristics", pubblicato sulla rivista Urban Climate e condotto dalla Fondazione CMCC in collaborazione con l'Università Ca' Foscari Venezia, ha analizzato la letteratura scientifica esistente sul

tema per identificare quali siano i fattori fondamentali nella relazione tra calore e salute in un contesto di ambiente urbano costruito. L'analisi ha selezionato quaranta articoli dalla vasta letteratura sul tema, estratti da due note banche dati della letteratura scientifica (Scopus e PubMed).

SECONDO GLI STUDI DI UNA CINQUANTINA DI SCIENZIATI

In atto l'apocalisse degli insetti

ROMA – Il nome del fenomeno è volutamente allarmante: apocalisse degli insetti. E lo è perché gli eventi che descrive sono potenzialmente devastanti per la biodiversità e la vita sul pianeta, ma l'attenzione che riceve da parte della politica e dell'opinione pubblica è minima. Cercano di porre rimedio 56 scienziati da università di tutto il mondo, autori di 12 studi pubblicati simultaneamente l'11 gennaio sulla rivista Proceedings of the National Academies of Sciences.

Vadetto che i contorni dell'apocalisse degli insetti sono ancora incerti e la stessa comunità scientifica non è concorde su tutti gli aspetti. Quello che si sa con certezza, è che emerge dagli studi pubblicati ieri, è il tasso con cui stanno scomparendo le specie di insetti: ogni anno muore



l'1-2% degli individui.

Le cause? Tra quelle accertate ci sono i cambiamenti climatici, l'inquinamento dovuto a insetticidi ed erbicidi, l'inquinamento luminoso, l'arrivo di specie invasive e i cambiamenti nell'agricoltura e nell'uso del suolo. Il problema è la carenza di dati. Anche quelli primari, come il numero di specie di insetti esistenti. Ne sono state classificate 1 milione, ma si stima che ne esistano almeno

altri 4 milioni. In alcune aree, poi, le informazioni su cosa sta avvenendo sono lacunose se non del tutto assenti.

In questo puzzle, quindi, mancano ancora molti pezzi ed è difficile per gli scienziati restituire un'immagine chiara di cosa sta succedendo. Un altro problema è riuscire a soppesare i dati contrastanti.

Non tutte le specie stanno subendo dei crolli di popolazione. In alcuni casi, al contrario, le rilevazioni segnalano un'espansione. Che può essere legata all'impatto dei cambiamenti climatici (se allargano l'areale abitabile), ma anche al 'decongestionamento' di certe nicchie ecologiche: un effetto collaterale di un'estinzione di massa e in tempi relativamente rapidi, che allevia la pressione sulle risorse di una data area. (Rinnovabili.it).

Obton acquista Sunbeam in Italia

Tramite la collegata K/S Papin PV, il gruppo danese rafforza la propria presenza sulla penisola



MILANO – Il gruppo italiano GVA, tramite il veicolo di investimento Sunbeam 3, ha perfezionato la cessione di un portafoglio di circa 2,5 MW che include 3 impianti fotovoltaici in Italia. Gli impianti sono stati acquisiti da K/S Papin PV, collegata al gruppo danese Obton, leader negli investimenti in tecnologie sostenibili e il più grande investitore di parchi solari nel Nord Europa con oltre 1.000 MW di impianti gestiti.

Gli impianti fotovoltaici oggetto della cessione, entrati in esercizio tra il 2010 e il 2012, sono tutti collocati su coperture industriali nelle Marche, in Toscana e in Friuli, in grado di soddisfare i bisogni energetici annui di 1.000 famiglie. Fanno parte di un programma di investimenti innovativi, che puntava su installazioni sostenibili, realizzate su copertura, di dimensioni limitate ma connotati da elevate efficienze operative.

Le attività di execution sono state curate da New Future Energy, società di asset management attiva dal 2011 nella gestione di impianti fotovoltaici, idroelettrici, eolici e minieolici, sotto il

coordinamento della dottoressa Stefania Menguzzato che dichiara "La cessione del portafoglio Sunbeam, già prevista dal nostro piano industriale, è funzionale alla realizzazione di nuove e sfidanti iniziative nel settore della sostenibilità ambientale in Italia e all'estero, a partire dal settore della mobilità elettrica."

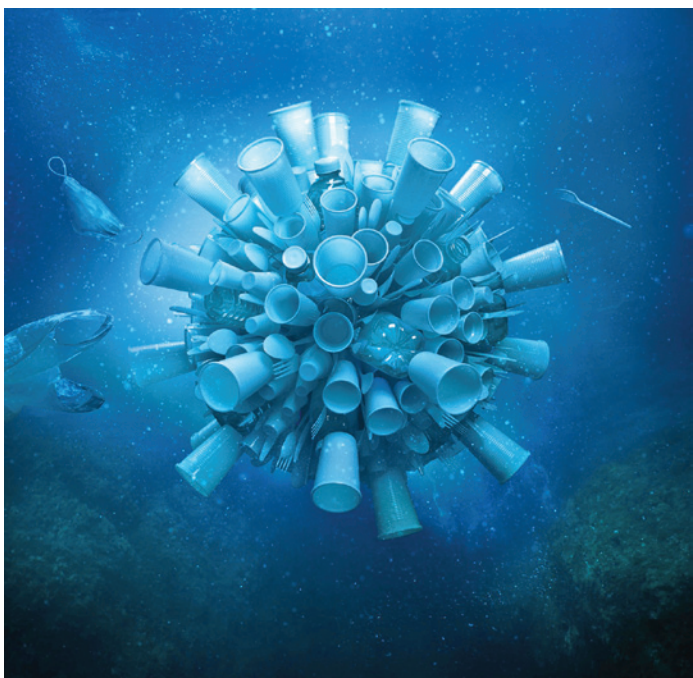
Lo stesso team aveva già seguito, nel corso del 2019, la cessione al gruppo Obton di 13 impianti fotovoltaici in Puglia e in Sardegna.

L'operazione è stata seguita, per le attività di due diligence tecnica dal team di Moroni & Partners, per le attività di due diligence legale e per la predisposizione e finalizzazione della documentazione legale dallo Studio Legale Grimaldi di Milano, e per la parte fiscale dallo Studio Torresi di Roma.

Mikkel Berthelsen, rappresentante del Gruppo Obton, dichiara: "Siamo lieti di avere acquisito un portafoglio di impianti di dimensioni contenute ma dalle elevate performance, da uno dei nostri principali partner operativi nel mercato italiano."

NEL CAMPO DEI RIFIUTI SPECIALI LA SCORSA PRIMAVERA

Il lockdown "risparmia" un miliardo di euro



MILANO – Un miliardo di euro in meno: è questo l'impatto economico del lockdown di primavera sull'industria dei rifiuti speciali. Il dato è stato calcolato dal WAS - Waste Strategy, il think tank sull'industria dei rifiuti e il riciclo di Althesys, che ha fatto una prima stima delle conseguenze economiche della chiusura di numerose attività, partendo dai settori indicati dal DPCM del 25 marzo 2020. Gli economisti ipotizzano che si siano persi, nel complesso, due mesi lavorativi tra fermo e ripartenza, con un calo compreso tra i 4,2 e i 4,8 milioni

di tonnellate di rifiuti speciali solo nelle tre regioni più colpite: Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

Di segno opposto, ovviamente, l'andamento dei rifiuti sanitari, nicchia di mercato assai più piccola e redditizia, che l'improvvisa e imprevedibile impennata dei volumi da gestire sta tuttora mettendo a dura prova. Le complessità italiane, che da troppo tempo frenano la costruzione di impianti, rischiano di diventare drammatiche in un comparto dove la termovalorizzazione è necessaria per ovviare ragioni di sicurezza sanitaria.

GRAZIE ALLE PRIME NAVI GNL E IBRIDE

Pensare green nei ro-ro: UECC e il futuro sostenibile

Illustrati a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i lavori per il Dibattito Pubblico sulla futura costruzione dell'opera



Glenn Edvardsen

SINGAPORE – Coloro che hanno seguito lo sviluppo della navigazione sostenibile riconosceranno il nome UECC. Chi ha seguito l'UECC saprà perché: con due navi GNL a doppia alimentazione sull'acqua e tre navi GNL ibride a batteria in arrivo, l'UECC sta facendo investimenti che rendono possibile vedere un percorso verso una navigazione sostenibile.

Queste mosse hanno posto l'UECC molto più avanti dei requisiti di conformità per la riduzione delle emissioni. Il ceo Glenn Edvardsen spiega il pensiero alla base degli investimenti: "Siamo consapevoli della sfida climatica che il mondo sta affrontando e sappiamo che è responsabilità di tutti cercare di fare la differenza. Questo significa anche aiutare gli altri, se puoi. UECC sta cercando di fornire la possibilità per il trasporto verde in modo che i nostri clienti possano unirsi e fare la differenza. Questa è la nostra motivazione. Vogliamo sinceramente

fornire questa alternativa".

Per UECC, ciò significa che agire ora. "Non possiamo aspettare solo vent'anni per trovare la soluzione ottimale", afferma Edvardsen. "Quando abbiamo costruito le navi a doppia alimentazione, sapevamo che il GNL non sarebbe stato l'ultimo carburante futuro, ma è la migliore opzione disponibile ora". UECC punta non solo sul GNL come carburante, ma anche sulle infrastrutture che supportano il carburante da duello. "Possiamo usare GNL, ma anche petrolio sintetico o biogas, per citare solo un paio di alternative. L'attuale struttura consente di progredire in diverse direzioni possibili". Lo stesso pensiero pragmatico si applica alle batterie delle loro nuove navi, afferma Edvardsen: "Non saranno per la pura propulsione, ma ci consentiranno di fare il passo successivo, per spremere ancora di più il trasporto dal carburante che bruciamo e ridurre le emissioni ulteriormente."

Mentre l'UECC è fiducioso delle sue scelte fino ad ora, Edvardsen è in guardia contro l'inerzia. "Sappiamo abbastanza bene cosa dobbiamo fare, ma non vogliamo diventare compiacenti. Continueremo a provare qualsiasi buona opzione". Tuttavia, osserva, nessuna azienda può permettersi di spendere soldi per ogni nuova idea. "Anche la soluzione provvisoria deve essere praticabile. Sono già disponibili molte soluzioni di decarbonizzazione, ma potrebbero non essere sostenibili. Alcune delle potenziali soluzioni possono essere molto costose, quindi dobbiamo

lavorare per fare scelte intelligenti".

Per complimentarsi con la loro proprietà solidale, Edvardsen dice che UECC si impegna per una cultura proattiva e inclusiva: "Molte delle nostre iniziative sono dal basso verso l'alto. Ogni volta che la nostra gente vede qualcosa di interessante, lo solleva. Siamo orgogliosi di poter motivare tutti nell'organizzazione UECC a prendere l'iniziativa. Abbiamo un team di persone altamente motivate, qualificate, dedicate e intelligenti, e sanno che dobbiamo apportare questo cambiamento insieme. Per noi, questo è ciò che rende divertente venire al lavoro."

Edvardsen osserva che UECC continua a costruire navi avanzate mentre altri nel segmento non stanno costruendo affatto. "Abbiamo una visione a lungo termine delle cose. Sappiamo che domani non tutto ripagherà, ma crediamo in quello che stiamo facendo. Accettiamo che quello davanti debba lavorare un po' di più. Anche se non tutti stanno seguendo ora, sappiamo che questa è l'unica strada da percorrere."

"In poco tempo sono successe molte cose con la sostenibilità, ma ancora non ci siamo. Non abbiamo altra scelta che continuare e il settore deve abbracciarlo", sostiene Edvardsen. "Lo shipping parla da anni del green shift. Ora dobbiamo mettere le parole in azione. Se non apportiamo un cambiamento ora, sarà troppo tardi."

Pur riconoscendo l'urgenza dell'azione, mette in guardia dal rendere perfetto il nemico del bene: "E

importante non cercare di fare tutto in una volta. Dobbiamo trovare la motivazione nel fare ciò che è possibile ora e costruire su questo. L'errore più grande che puoi fare in questo momento è non fare nulla".

PER PRESENTARE LA RETE DEI VIAGGI TRASFERITI DALLA STRADA

Webinar di Metrocargo su intermodale Est-Ovest

GENOVA – È stata ampia e qualificata, con oltre duecento professionisti, la partecipazione al webinar “Intermodalità tra Ovest ed Est, Una rete di servizi logistici per unire il nord Italia”, promosso da Metrocargo Italia, operatore di trasporto intermodale attivo in Italia e in Francia, con la media partnership di Transport, programma televisivo di TeleNord specializzato su trasporti integrati, shipping e logistica.

Moderato dal direttore di Transport, Fabio Enrico Pasquarelli e dal giornalista Marco Innocenti, il dibattito ha visto la partecipazione di un nutrito panel, a cominciare dall'ingegner Guido Porta, amministratore delegato di Metrocargo Italia, che ha posto l'accento sullo

sviluppo della rete di collegamenti Metrocargo, oggi in grado di gestire 170 viaggi al giorno trasferiti dalla modalità “tutto strada” all'intermodale, per un totale di 12.000 tonnellate di emissioni di CO² e risparmiate nel solo 2020.

In un ideale viaggio da Ovest ad Est, il webinar ha visto poi gli interventi di Ezio Elia, responsabile Pianificazione e Programmazione Regione Piemonte, Paolo Galleotti, vice presidente della Provincia di Mantova, Antonino Virgillito, direttore Supply Chain di Verallia Italia, Carlo Rosignoli dell'International Propeller Club Port of Mantova, Corrado Donà, amministratore delegato di Portogruaro Interporto, Mauro Bion, direttore Acquisti di Zignago Vetro e Raffaele Maccioni,

ceo di Actor.

Tra le principali novità emerse, il nuovo collegamento per il trasporto di cereali tra Marghera (VE) e Borgo San Dalmazzo (CN), lanciato da Metrocargo con il primo treno effettuato il 14 gennaio scorso e che vedrà ulteriori sviluppi per un obiettivo di due circolazioni al mese.

Infine, l'annuncio, ad opera di Antonino Virgillito, direttore Supply Chain dell'azienda leader nel settore del vetro Verallia, presente in studio, dell'avvio dei test per il ricambio del prodotto finito tra Valdaro (MN) e Borgo San Dalmazzo, una sfida ulteriore per aiutare la saturazione del treno tra viaggi di andata e ritorno, e assicurare al mercato costi e livelli di servizio consoni alle richieste.

IN UN WEBINAR IN PROGRAMMA PER GIOVEDÌ 28

L'industria idrica e le sfide dell'economia circolare

Una strategia italiana per la gestione dei fanghi di depurazione



MILANO – L'economia circolare è al centro dei mutamenti che stanno trasformando l'industria idrica. L'incontro in programma con il webinar di giovedì 28 gennaio dalle 11 alle 13 concentra l'attenzione sulla gestione sostenibile dei fanghi di depurazione, esaminando quadro normativo e tecnologico, economics, aspetti

chiave e potenziali criticità del servizio di gestione.

L'obiettivo è condividere proposte di policy per disegnare una strategia complessiva di gestione dei fanghi economicamente ed ambientalmente sostenibile.

Ecco il programma:
Ore 10.45 – Accesso alla Web

conference Room.

Ore 11.00-11.15 – Presentazione dello studio L'industria idrica e le sfide dell'economia circolare. La gestione sostenibile dei fanghi di depurazione.

Alessandro Marangoni, Althesys Strategic Consultants.

Ore 11.15-11.30 – Una filiera ambientale al servizio del Paese.

Interventi di: Elisabetta Perrotta, Fise Assoambiente; Tania Tellini, Utilitalia.

Ore 11.30-13.00 – Tavola rotonda. Acqua, ambiente, agricoltura per una strategia di sostenibilità.

Moderata: Monica D'Ambrosio, Ricicla TV.

Ne discutono: Alessandro Bratti, Ispra; Bruno Faraglia, MIPAAF; Giorgio Zampetti, Legambiente; Fabrizio Adani, Università degli Studi di Milano; Raffaele Cattaneo, assessore Ambiente Regione Lombardia; Irene Priolo, assessore Ambiente Regione Emilia-Romagna.

Alcuni relatori sono in corso di conferma.

DALLE UNIVERSITÀ DI SALERNO, MILANO BICOCCA E LONDRA MIDDLESEX IN COLLABORAZIONE CON LA BMTA

Turismo Archeologico e Giovani



SALERNO – La Borsa Mediteranea del Turismo Archeologico, in vista della XXIII edizione, conferma da oltre un ventennio come luogo di dialogo e confronto tra cultura e business. E quale migliore sintesi avrebbe potuto dare corpo a siffatto connubio - scrivono dalle università coinvolte - se non la collaborazione con tre prestigiosi atenei, lungo un immaginario asse Sud-Nord, che mette saperi

e competenze internazionali a servizio di un segmento turistico così fortemente provato dalle restrizioni imposte dall'emergenza epidemiologica in atto?

Sotto la direzione della professoressa Maria Teresa Cuomo del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche dell'Università degli Studi di Salerno, nasce un interessante progetto di ricerca volto a indagare le condizioni di

rilancio del turismo archeologico.

E se lo sguardo deve essere fiduciosamente rivolto al futuro, allora quale campione preferenziale coinvolgere nello studio se non Millennial e Generazione Z, oggi solo parzialmente “fruttor” del patrimonio artistico-culturale nazionale, ma target concretamente trainante di domani?

La ricerca, oltre al Macref - Laboratorio di Management



LIVORNO – Nel pomeriggio di martedì scorso, al largo dell'isola di Gorgona, sono state soccorse cinque persone a bordo di un'imbarcazione in difficoltà a causa di una falla allo scafo.

Alle ore 13 circa perveniva alla

sala operativa della Capitaneria di Porto di Livorno una segnalazione da parte di un rimorchiatore presente in zona per attività commerciali. Il rimorchiatore riferiva sulla situazione del natante riportando che imbarcava molta acqua e

contestualmente forniva un primo soccorso alle persone portandosele a bordo.

Subito giungevano sul posto una motovedetta della guardia costiera e poco dopo un mezzo dei Vigili del Fuoco.

I soccorritori provvedevano a svuotare l'acqua imbarcata dal natante con una pompa, permettendo all'imbarcazione, con ancora parte delle persone a bordo, di riprendere la navigazione, scortata dai militari della Guardia Costiera e dai Vigili del fuoco fino all'isola di Gorgona.

L'unità è rimasta poi ormeggiata in sicurezza sull'isola, sorvegliata da due degli occupanti, mentre gli altri sono stati riportati a terra dalla motovedetta della Guardia Costiera.

Grazie all'intervento tempestivo del rimorchiatore in prima battuta e dei soccorritori subito dopo, è stato possibile evitare conseguenze alle persone imbarcate, recuperare e mettere in sicurezza l'unità sinistrata, scongiurando anche qualunque rischio di danni ambientali.

Master in Data Science & AI premia i Data Scientist del futuro

Sponsored by Groupama Assicurazioni con Talent Garden e Softlab

MILANO – Volge al termine la I edizione del “Master in Data Science & AI sponsored by Groupama Assicurazioni”, dedicato alla formazione dei Data Scientist del futuro: una delle nuove professioni del digitale maggiormente richieste, con una domanda - in Italia - in aumento del +137% nell'ultimo biennio. Il Master completamente gratuito grazie all'importante contributo di Groupama Assicurazioni - uno dei principali player del settore assicurativo in Italia, da sempre impegnato nella valorizzazione dei talenti - è stato organizzato da Talent Garden - la più grande piattaforma per l'innovazione e la formazione digitale - e in collaborazione con Softlab, azienda fondatrice e parte di Softlab Group, da 35 anni leader nei processi di Digital Transformation.

Questa edizione ha riscosso un grande successo già in fase di selezione dei candidati: a sostenere il Challenge Day (che ha portato alla scelta dei 21 studenti partecipanti) sono stati più di 1.000 candidati,

con un'età media di circa 27 anni, in prevalenza uomini (68% vs. 32% di donne), provenienti da tutta Italia ma per lo più da Lazio, Puglia, Campania e Lombardia, e con alle spalle una formazione variegata: matematica, fisica ma anche economia, informatica e ingegneria.

Durante le undici settimane di formazione, iniziate lo scorso 19 ottobre i 21 partecipanti hanno potuto mettersi in gioco e mettere alla prova le proprie competenze con prove pratiche e progetti di alta formazione professionale. Nel percorso di didattica online, gli studenti hanno affrontato 5 moduli focalizzati sul mondo statistico e di analisi computazionale - Data Science Starter Kit, Advanced Data Manipulation & Cloud Management, Statistical Learning, Advanced Machine Learning & Cloud Computing, Deep Learning & Advanced Topics - avendo la possibilità di confrontarsi direttamente con esperti del settore e specialisti di Groupama Assicurazioni.

“La trasformazione digitale richiede continui cambiamenti e grande velocità nell'interpretazione dei dati: in questo contesto, sicuramente i Data Scientist rappresentano una delle più interessanti figure professionali del digitale con maggiori prospettive per il futuro. Per questo motivo, abbiamo deciso di investire nel talento e nell'alta formazione dei giovani, fornendo loro gli strumenti necessari e le risorse per accompagnarli in un percorso di perfezionamento professionale. Come azienda, siamo orgogliosi di aver sostenuto questo Master, permettendo a 21 promesse del futuro di usufruire gratuitamente di un iter formativo specializzato. Siamo certi che l'investimento nella formazione delle risorse umane sia la chiave per creare gli esperti del domani, che avranno il difficile compito di accompagnare la società verso una globale digital transformation - commenta Pierre Cordier, amministratore delegato e direttore generale di Groupama Assicurazioni.

Il Master si è concluso ieri, venerdì 22 gennaio con un Project Work finale, nel quale i futuri data

scientist - suddivisi in team eterogenei, in base alle loro competenze tecniche e background - hanno presentato un modello di machine learning in grado di intercettare potenziali frodi nell'ambito dei sinistri assicurativi auto, che hanno elaborato in tutte le sue fasi: dalla preparazione e dall'analisi dei dati alla costruzione ed alla scelta delle variabili significative, passando per la definizione e la validazione del modello predittivo attraverso le metriche ritenute più opportune rispetto alla casistica studiata. Nella presentazione era inoltre incluso un business plan semplificato su tre anni, per illustrare il beneficio atteso dall'implementazione del modello nei processi aziendali. I due studenti più meritevoli del corso, a conclusione della presentazione dei project work, avranno la possibilità di iniziare un percorso professionale all'interno delle due aziende partner: Groupama Assicurazioni e Softlab.

La figura del Data Scientist è oggi una tra le più richieste dell'economia digitale, anche in ambito assicurativo: dall'elaborazione dei dati al loro monitoraggio, dalle attività di ricerca e sviluppo all'applicazione di tecniche di apprendimento automatico e costruzione di modelli predittivi. Secondo quanto registrato da Burning Glass, dal 2017 al 2019 in Italia le richieste di lavoro per queste figure professionali sono aumentate del 137% e del 45,9% solo nell'ultimo anno.



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

CON UN ACCORDO SOTTOSCRITTO DA IMPORTANTI FONDI D'INVESTIMENTO

Perini Navi a Viareggio verso la ripartenza



VIAREGGIO – Perini Navi e Fenix Holding comunicano di aver firmato, in data 18 gennaio, un accordo con i fondi di investimento Blue Sky e Arena Investors. L'offerta vincolante

presentata da Blue Sky e Arena Investors prevede l'emissione di un bond a 4 anni da 30 milioni di euro in predeuzione. È un passo importante per il salvataggio di un complesso che ha fatto la storia e anche il progresso tecnologico nel mondo della grande vela, con capolavori come "Maltese Falcon" apprezzati in tutto il mondo.

Il passo successivo sarà ottenere da parte del giudice del tribunale di Lucca - dice la nota del cantiere - il via libera all'accordo di ristrutturazione previsto dall'articolo 182-bis l.f. al fine di salvaguardare l'operatività e la continuità aziendale, con il miglior soddisfacimento per i creditori sociali.

Questa opzione consentirà all'azienda di ripartire nel modo più veloce, garantendo continuità, operatività nei siti produttivi di Viareggio e La Spezia, senza apportare alcuna modifica alle concessioni. Resta confermata la cessione del cantiere turco.

“Cavour” ancora a Taranto

ROMA – La portaerei italiana “Cavour”, destinata a una visita operativa negli USA per fare anche un test sull'imbarco dei caccia F-35 a decollo corto e atterraggio verticale ordinati dalla Difesa, non è ancora partita. A differenza di quanto era stato annunciato, e che avevamo ripreso da un sito ufficioso, la visita rimane nei programmi annunciati anche dall'ambasciata italiana a Washington in un recente meeting internazionale. Non sono stati forniti elementi ufficiali per capire quando il “Cavour” partirà per attraversare l'Atlantico, come viene tenuto sotto traccia il braccio di ferro tra Marina Militare e Aeronautica Militare italiane per la presa in servizio dei potenti (e costosi) F-35.



Nella foto: La portaerei “Cavour”.

SECONDO L'ALLEANZA DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE DELLA REGIONE

Aree protette nelle Marche tagliati i finanziamenti?

ANCONA – L'Alleanza delle Associazioni Ambientaliste marchigiane

contesta duramente un provvedimento annunciato dall'assessore regionale all'ambiente. La precedente giunta regionale Ceriscioli, ogni anno, stanziava in media 1,8 milioni l'anno per le aree protette e tale cifra era stata da noi contestata, fin dal 2015, perché del tutto insufficiente a far sì che le 11 aree di tutela ambientale e parchi potessero realizzare i compiti loro affidati dalla legge, in particolare quelli di difesa attiva e valorizzazione dei territori.

Tale politica “dei braccini corti” ha impedito negli anni la creazione di altre aree protette.

Il nuovo assessore regionale all'ambiente, che afferma di essere cacciatore (gliene diamo atto), si vanta per aver assegnato, già a gennaio, i fondi per i parchi ma solo per 1,6 milioni euro perché, su suo emendamento, ne ha sottratti ben 200.000 euro (salvo futuro conguaglio) per fornire copertura, altrimenti non prevista, per smaltire rifiuti contenenti amianto.

La riduzione dello stanziamento sarebbe positiva - secondo l'assessore - perché così ad inizio anno le aree protette potranno programmare con anticipo quali attività dovranno ulteriormente tagliare. E, seconda cattiva notizia, è venuto fuori che era stata lasciata senza copertura lo smaltimento dell'amianto, salvo rifarsi sui parchi, che certamente non sono la causa della presenza dell'amianto.

Se il giorno si vede dal mattino non c'è da aspettarsi nulla di nuovo e di buono per il futuro dei nostri parchi. A tal proposito si attende il rinnovo

del consiglio direttivo del Parco del Conero.

Firmato: l'Alleanza delle Associazioni Ambientaliste Marchigiane di Club Alpino Italiano, Federazione Pro Natura, Gruppo di Intervento Giuridico, Italia Nostra, Lega Anti Caccia, Lega Anti Vivisezione, Legambiente, Lipu, Lupus in Fabula, Salviamo il Paesaggio, WWF Italia, Associazione Ente Zoofilo Ecologista, Associazione Luoghi Comuni, ENPA Marche, Salviamo il Paesaggio.

*

La Regione Marche, benedetta dal clima e dalla relativamente bassa urbanizzazione selvaggia, merita dunque più di un impegno da parte delle istituzioni, a cominciare da quelle nazionali, per preservare un patrimonio naturale che è di tutta l'Italia. La denuncia delle associazioni ambientaliste per il taglio di un già modesto impegno economico della Regione va inquadrato in una situazione che sembra davvero incomprensibile: quella di un fondo nazionale per l'ambiente, programmato nei bilanci legati al Recovery Fund e alla pianificazione del rilancio, mai stato così ricco. Secondo quanto abbiamo letto, si tratta di una settantina di miliardi, più del doppio di quanto viene proposto per le infrastrutture o per la scuola. C'è davvero qualcosa che non funziona: nella Regione, a livello nazionale, o solo perché non si è capito bene quanto l'assessore ha voluto dire?

A.F.

COMPLESSA OPERAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA SULLA CARCASSA DAVANTI A SORRENTO

Grande balenottera rimorchiata a Napoli



NAPOLI – Si sono concluse nel cuore della notte di mercoledì le complesse operazioni di rimozione e trasporto dell'esemplare di balenottera individuato domenica scorsa nello specchio acqueo del porto di Sorrento. La delicata attività di rimorchio del cetaceo è stata condotta - sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Napoli

- dalle motovedette CP267 e CP532 della Guardia Costiera, che hanno rimorchiato l'esemplare verso il porto di Napoli, ove sono giunti alle prime luci dell'alba, dopo alcune ore di navigazione.

Il trasporto nel porto del capoluogo campano - riferisce la Capitaneria di Porto - consentirà di dar corso all'esecuzione dell'e-

same necroscopico necessario ad individuare più puntualmente le cause del decesso di quello che sembrerebbe uno dei più grandi esemplari di balenottera individuati nel Mediterraneo.

Il primo rinvenimento del cetaceo è avvenuto quando due giorni addietro; personale del Nucleo Subacquei della Guardia Costiera

si è subito immerso a seguito dell'avvistamento di un esemplare di cetaceo più piccolo in difficoltà, ed ha invece individuato la carcassa dell'esemplare adulto privo di vita, successivamente emerso e da quel momento tenuto costantemente monitorato.

Le operazioni di messa in sicurezza dell'esemplare si sono protratte per diverse ore, consentendo poi il rimorchio reso particolarmente difficile dalle dimensioni della carcassa e protrattosi per tutta la notte a causa delle condizioni del mare in peggioramento.

Il recupero dal mare della carcassa - programmato ad opera di un cantiere navale del porto di Napoli - ha visto coinvolti anche i subacquei della Guardia Costiera di Napoli, oltreché il personale del Reparto Operativo del Comando Generale della Guardia Costiera che ha inviato sul posto il proprio Laboratorio ambientale mobile con i suoi biologi che affiancheranno gli scienziati nelle successive operazioni necroscopiche.

Sono poi proseguite anche le attività di ricerca della Guardia Costiera per ritrovare l'esemplare più piccolo, avvistato originariamente in porto a Sorrento e che ha poi preso il largo, lasciando perdere le sue tracce.

NELLE VERSIONI CON MOTORE DIESEL OPPURE A GPL

STILL presenta i nuovi controbilanciati



LAINATE – STILL presenta i nuovi RCD (Diesel) e RCG (GPL) con portata da 1,5 a 5 tonnellate. Questi carrelli controbilanciati con trasmissione idrodinamica sono ideali per i clienti che cercano un veicolo altamente performante, robusto e affidabile, che abbia la qualità STILL ma un prezzo contenuto. I nuovi carrelli sono equipaggiati con motori Diesel o GPL conformi

alla norma sulle emissioni EU5 (2016/1628) che, anche grazie al potente e affidabile convertitore di coppia, offrono elevate performance e grande potenza. Il propulsore Diesel degli RCD ha una potenza tra 36,4 kW (RCD 15) e 55,4 kW (RCD 50), sufficienti ad assicurare, per esempio, al modello RCD 35 una capacità di movimentazione di oltre 120 t/h. Le varianti GPL montano

propulsori di potenza compresa tra 40 kW (RCG 15) e 55,2 kW (RCG 50). Il modello RCG 35 raggiunge così una capacità di movimentazione superiore a 123 t/h.

Nessun compromesso è stato fatto sul fronte della sicurezza, che per STILL è fondamentale. I nuovi RCD e RCG garantiscono un'eccellente visibilità su tutti i lati, in questo modo le operazioni

di movimentazione possono essere svolte agevolmente e senza rischi. Il profilo del montante consente una buona visione delle forche e dei supporti di carico, mentre gli stretti travetti del tetto di protezione combinano la migliore visibilità possibile con la massima sicurezza. Luminosa e confortevole, la cabina di guida è dotata di comodo sedile, ampio vano piedi e freno di stazionamento a pedale, ed è ammortizzata per assorbire vibrazioni e urti senza trasmetterli al conducente. Il comfort di guida è ulteriormente aumentato dal piantone dello sterzo a regolazione continua e dai lunghi comandi idraulici.

Queste caratteristiche, unite alla qualità STILL e ad un prezzo particolarmente vantaggioso, fanno dei nuovi RCD e RCG il prodotto perfetto per chi cerca un carrello semplice, ma performante, affidabile e sicuro. Come ad esempio piccole imprese artigiane, aziende di vendita al dettaglio, negozi di ferramenta, commercianti di rotami o operatori nel mercato delle bevande, che non necessitano di carrelli sofisticati come quelli impiegati dalle aziende operanti nel settore automotive, della grande distribuzione o della logistica.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

TUNISI

SERVIZIO BISETTIMANALE

(mercoledì e sabato)

PROSSIME PARTENZE DA LIVORNO

m/n «SALAMMBO»

il 27 Gennaio 2021

m/n «T.B.N.»

il 30 Gennaio 2021

per: TUNISI (Rades), SOUSSE e SFAX (via Tunisi) e altre destinazioni interne della Tunisia

resa 20 ore

SERVIZIO CONTENITORI 20' / 40' - MERCE VARIA - ROTABILI

Per informazioni e noli rivolgersi

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL** S.R.L.

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9

Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail austral@austral.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il MIT sulla logistica

allo sviluppo di una logistica urbana integrata e resiliente a partire dalle nostre città, rendendole un volano per l’economia del nostro Paese. In tal senso, i Comuni e le Città Metropolitane stanno lavorando alla redazione dei rispettivi Piani Urbani della Mobilità sostenibile, i cui la movimentazione delle merci assume un ruolo fondamentale nel governare processi, attori e territorio in chiave ambientale e urbanistica.

* È ormai indifferibile - sostiene il documento del MIT e dell’ ANCI - promuovere ed attuare un processo di completa digitalizzazione del settore della logistica ed a maggior ragione di quello dell’ ultimo miglio e della logistica urbana più in generale. L’ obiettivo è quello di rendere le attività di logistica urbana conto proprio e conto terzi sempre più efficienti riducendo le procedure amministrative ed al contempo consentendo alle autorità locali di conoscere e coordinare al meglio le esigenze dell’ ecosistema urbano. Il primo step è quello dell’ armonizzazione e della smaterializzazione di tutte le procedure di accreditamento dei veicoli e degli autisti che possono svolgere attività logistiche sia all’ interno di aree controllate (es. ZTL, Aree Ambientali, etc.) sia più in generale in ambito urbano e metropolitano. Si tratta di utilizzare un’ interfaccia unica per l’ inserimento dei dati del veicolo interfacciandosi con la banca dati della motorizzazione per verificare rispetto e validità attribuiti del mezzo (come revisioni, certificato assicurativo valido, etc.), con il Ministero dell’ Interno per idoneità del conducente del mezzo (es. carichi penali, sospensione patente, etc.) e per idoneità azienda richiedente (es. antimafia) e con la Camera di Commercio e Albo Autotrasporto per validità requisiti azienda richiedente (es. iscrizione attiva). Il soggetto richiedente potrebbe quindi inoltrare la propria richiesta standard comunicando il numero di targa del mezzo (i cui dati specifici sono immediatamente recuperabili da banca dati Motorizzazione) ed automaticamente avrebbe la lista di Comuni e di Zone specifiche nei comuni nei quali potrebbe svolgere il suo lavoro. Le specifiche ordinanze e le eventuali restrizioni/ requisiti saranno desunti dalle ordinanze stesse.

* È necessario dare valore al servizio differenziando le modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) associando ad ognuna di esse non solo livelli di tariffa diversi (come fra il servizio offerto da un taxi o da un bus) ma anche il costo in termini di emissioni complessive consentendo in tal modo agli operatori del settore di avviare una competizione virtuosa sul livello del servizio offerto ai clienti (es. app di tracciamento della spedizione, alert per consegna, etc.) ed ai merchant (es. integrazione con ERP aziendale, profilazione preferenze cliente, etc.) e non più sul prezzo più basso offerto (causa di concorrenza sleale, evasione fiscale, contributiva, amministrativa, etc.). Tale campagna di comunicazione andrebbe convenientemente estesa anche ai percorsi formativi delle scuole a partire dalla scuola media in modo da attrarre sempre più giovani verso un settore in rapida trasformazione che avrà sempre più necessità di figure professionali qualificate e sempre meno di semplici muscoli.

* Nella post-fazione - scrive Massimo Marciani, presidente del Freight Leader Council - la pandemia di Covid-19 ha messo tutte le filiere logistiche del mondo di fronte alle necessità di attuare il distanziamento sociale limitando se non addirittura impedendo ogni interazione diretta fragli addetti del settore. Il lockdown ha consolidato l’ andamento esponenziale del commercio online. Nei primi tre mesi dell’ anno 2020 l’ home delivery è cresciuto del 162,1% e in concomitanza con le prime misure di lockdown (da metà febbraio) la tendenza ha subito una sostanziale accelerazione e le principali piattaforme di vendita online

hanno almeno raddoppiato i tempi di consegna per sopperire ai picchi di domanda. Con oltre 31 miliardi di beni e servizi acquistati sul web nel 2019, l’ Italia aveva già fatto registrare una crescita dell’ e-commerce del 15,6% ed il Covid-19 ha dato un ulteriore impulso a questa tendenza con 1,3 milioni di nuovi consumatori che nel periodo del lockdown hanno iniziato per la prima volta ad utilizzare le piattaforme di acquisto digitale. Da qui l’ esigenza di predisporre il delivery alla nuova realtà.

Il posto dell’Italia

spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell’ economia produttiva italiana. L’ evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e International Propellers Club, è in programma l’ 8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione. Il tema “forte” di quest’ anno è il posto dell’ Italia nel mondo visto dall’ ottica della logistica in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è il secolo della logistica. Il confronto tra gli attori in gioco è necessario per trovare una condivisione di quale deve essere questo posto, per consentire al nostro Paese di conquistare un ruolo geoeconomico e politico più centrale. “SF&Lml rimanel’ appuntamento fondamentale per questo confronto - afferma Guido Nicolini, presidente di Confetra - soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici, l’ industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder.” L’ emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi, come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente economia al 90% rischia di avverarsi. “In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche - afferma Riccardo Fuochi, presidente Propeller Club Port of Milan - È fondamentale capire quali sono gli strumenti, finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un’ ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale.” Nei prossimi mesi attraverso il Recovery Plan e i piani di investimento del Next Generation EU sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. “Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore - afferma Betty Schiavoni, presidente ALSEA - servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello “spedire e spostare merci” più semplice. SF&Lml sarà per noi l’ occasione di confronto attraverso cui analizzeremo il piano Recovery dell’ Italia e daremo il nostro contributo all’ elaborazione di strategie con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti.” Maggiori dettagli sull’ agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it La manifestazione è gratuita, per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/.

Ocean Alliance da aprile

Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao. Il porto di Trieste rimarrà anch’ esso nella rotazione della linea AEM6 che collega Asia e Alto Adriatico scalando a Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai. Rimane ancora escluso

dunque il porto di Venezia Marghera. Da aprile e per i successivi dodici mesi Ocean Alliance impiegherà sulle principali rotte mondiali un totale di 333 navi per una capacità di stiva pari a 4,10 milioni di TEUs, un numero superiore rispetto alle 325 portacontaineri per una capacità di 3,80 milioni di TEUs previste nella programmazione 2020.

Urgente un “Ministero

paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per il nostro Paese.” “Nel difficile momento storico che stiamo vivendi - continua Masucci - in uno scenario internazionale così complesso, l’ Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l’ Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il Mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell’ intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d’ insieme dove le interconnessioni tra Porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta “smart logistic”. Occorre una verifica sulla reale attuazione del PSNPL, per rientrare nella Pianificazione Spaziale Marittima coerentemente alla Politica Marittima Integrata europea, con una visione ed una Strategia nazionale. “Gli altri Paesi del Mediterraneo ci confermano che vi è una necessità di un ministero dedicato. Infatti:

- Grecia e Cipro hanno un Ministero del Mare.
- Francia ha istituito un Segretario del Mare che risponde direttamente al Presidente per l’ intera strategia marittima.
- Spagna ha potenziato le strutture di “Puertos del Estado” e del Ministero de Fomento”.
- “Il nostro appello - conclude Masucci - è anche a tutte le Associazioni del Cluster perché si uniscano nella richiesta alla polittica di un Ministero del Mare”. Il presidente ricorda anche che il Propeller è una associazione apolitica che ha tra i suoi scopi il promuovere, appoggiare e sviluppare le attività marittime allo scopo di migliorare le relazioni umane ed i rapporti internazionali e di promuovere pertanto il commercio, le pubbliche relazioni ed uno spirito di amicizia e di propositi comuni tra persone impegnate ed interessate nelle attività connesse ai trasporti marittimi, terrestri, aerei : raggruppa più di 1500 rappresentanti del Cluster Marittimo in tutto il Paese e rappresenta quindi un termometro importante della crescente e pressante domanda del Cluster marittimo di unificazione delle competenze legate al Mare.

* ROMA – Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all’ attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell’ ambito della riorganizzazione dell’ esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell’ economia del mare per il Paese. “Siamo consapevoli - afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma - di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d’ importanza strategica quale è quello marittimo”. Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell’ indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. “Un mondo - sottolinea il presidente Mattioli - che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell’ economia forniture per 20 mi-

liardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone”. “Pertanto - conclude Mario Mattioli - in questa difficile fase di riflessione sull’ assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un’ efficace sede di coordinamento politico amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell’ intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell’ Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un’ unica direzione ministeriale”.

Opere urgenti: per commissari

dente del Consiglio ha predisposto un decreto con il quale propone la nomina a commissari delle opere portuali urgenti a Livorno, Genova e Palermo, i rispettivi presidenti delle AdSP. Per Livorno sarebbe Guerrieri (Darsena Europa), per Genova Signorini (diga) e per Palermo Monti (area cantieristica). Entro metà febbraio le conferme, dopo le commissioni parlamentari.

* “Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e

-- ALL’INTERNO --	
Assarmatori sollecita la nuova diga foranea.	a pag. 4
Comitato Il Zona Fiv: confermato Andrea Leonardi.	a pag. 4
Risultati ed efficacia dei controlli scanner.	a pag. 4
Confitarma torna a chiedere vaccini prioritari ai marittimi.	a pag. 4
4 miliardi di euro sperperati: le opere incompiute nel paese.	a pag. 4
Impatti dei cambiamenti climatici sulla salute nelle aree urbane.	a pag. 5
In atto l’apocalisse degli insetti.	a pag. 5
Il lockdown “risparmia” un miliardo di euro.	a pag. 5
Obton acquista Sunbeam in Italia.	a pag. 5
Pensare green nel ro-ro: UECC e il futuro sostenibile.	a pag. 5
Webinar di Metrocargo su intermodale Est-Ovest.	a pag. 6
L’industria idrica e le sfide dell’economia circolare.	a pag. 6
Turismo Archeologico e Giovani.	a pag. 6
Salvataggio in Gorgona.	a pag. 6
Master in Data Science & AI premia i Data Scientist del futuro.	a pag. 6
Perini Navi a Viareggio verso la ripartenza.	a pag. 7
Grande balenottera rimorchiata a Napoli.	a pag. 7
STILL presenta i nuovi controbilanciati.	a pag. 7
“Cavour” ancora a Taranto.	a pag. 7
Aree protette nelle Marche tagliati i finanziamenti?	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI – “Paulette” di Wolinski e Picard.	a pag. 8
Corridoi sicuri per una ripresa del turismo	a pag. 9
Il favoloso tesoro del Polluce.	a pag. 9
“Sansone” fuoribordo s’è arreso.	a pag. 9
AdSP Civitavecchia, Fit-Lazio plaude ai primi interventi.	a pag. 9
Conferma Prete, OK di Raccomar Taranto.	a pag. 9
Centenario del PCI, comunisti non invitati.	a pag. 9
L’ANGOLO (del) MARITTIMISTA – I Piani Regolatori	
Portuali saranno più “flessibili”?	a pag. 10

dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il polo cantieristico di Palermo. “Finalmente un indicatore in controtendenza - sottolinea Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confraspporto - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare

legittimando gli Enti preposti al Governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate”. Secondo Merlo “Le nomine e l’attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l’intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l’auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi”.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Paulette” di Wolinski e Picard edizioni Oblomov (Vol 1)



Questo volume di puri fumetti d’antan me l’hanno regalato per Capodanno: ed è stato un dono graditissimo, perché i fumetti degli anni 70/80 sono sempre stati la mia passione, dalle prime edizioni di Linus e di Corto Maltese. Dunque infrango per un momento la regola di presentare solo libri su logistica e porti per fare un bagno nel passato.

Attenti: Paulette, i cui canoni di carnosa bellezza oggi verrebbero considerati almeno esagerati (si dice, mi pare, curvy) non è un’eroina che viaggia scosciata solo per il piacere dei voyeurs: inventata e sceneggiata da quel famoso Wolinski che fu massacrato nell’incursione dei fondamentalisti dentro la redazione parigina di Charles Ebdo, è insieme la parodia della bellissima ragazza ricca e vizziata che scopre (con orrore: si veda la vignetta relativa) di voler combattere per i poveri,

fino a temere di essere “diventata comunista”. Wolinski, insieme a G. Picard che è il disegnatore delle sue storie, ha fatto di Paulette una vera saga, tanto che l’editrice Oblovov avrebbe preannunciato anche i volumi 2 e forse 3. Uno dei capolavori - che non è riportato nel volume 1 ma che certamente sarà rieditato - è l’invenzione della città “Ras-le-bolle”, una specie di mondo ideale dove il danaro viene distribuito gratuitamente dalla miliardaria Paulette e la gente vive dunque senza preoccupazioni, tra innocenti feste e scambi di cortesie, senza accettare costrizioni ma prestandosi a dare una mano l’un con l’altro: finché la plutocrazia, spaventata dallo svuotarsi delle fabbriche, fa saltare tutto con un’atomica portatile. Fumetto dunque: ma pieno di contenuti sociali, sul principio senza tempo del Castigat Ridendo Mores, senza rinunciare ai maliziosi sottintesi che accompagnano la sempre seminuda eroina. Vale quanto una canzone sul Che Guevara, ma è più divertente.

Corridoi sicuri per una ripresa del turismo

Il presidente di Assoviaggi Confesercenti Gianni Rebecchi ci scrive, in merito alla necessità di salvare il turismo almeno in Europa:



Gianni Rebecchi

“In attesa che possano risolversi tutte le criticità sull’efficacia della vaccinazione nel ridurre la trasmissione del virus e che la disponibilità dei vaccini raggiunga un livello di elevata sicurezza, come sottolinea l’OMS, è fondamentale aprire corridoi turistici sicuri per far ripartire, non solo a livello europeo, l’attività di incoming e outgoing turistico”.
Non siamo affatto d’accordo con il parere contrario del Comitato di emergenza dell’Organizzazione Mondiale della Sanità alla patente di viaggio dei vaccinati. “Bisogna correre presto ai ripari, la crisi sanitaria e il lockdown hanno messo in ginocchio le imprese del settore: attivare corridoi sicuri e di libera circolazione delle persone, laddove vi siano le condizioni oggettive che lo permettono e applicando tutti i protocolli di sicurezza necessari con tamponi in partenza e al ritorno dal soggiorno, è una soluzione opportuna e necessaria e che combatte, inoltre, i furbetti delle vacanze che aggirano controlli e restrizioni in vigore”.
“Nel frattempo, occorre proseguire il dibattito sul certificato europeo di vaccinazione, come sostengono opportunamente autorevoli rappresentanti delle istituzioni dell’Unione: è una questione che va assolutamente affrontata, a livello politico e giuridico, si tratta di una decisione necessaria per programmare la ripartenza dell’intera filiera gravemente danneggiata dalla pandemia, o sarà una debacle definitiva per l’industria turistica”.

*
Il tema che lei affronta, caro presidente, è estremamente vitale: perché siamo di fronte a un settore, quello dei viaggi per turismo, che è stato praticamente asfaltato dalla pandemia e dai vari provvedimenti, tutti diversi, nei paesi, come anche il nostro, che con il turismo contribuivano in maniera importante al PIL. Il certificato europeo di vaccinazione può essere davvero una soluzione semplice e opportuna, a patto che non lo si subordini e una faticosa trafila burocratica come purtroppo si è visto spesso. Potrebbero essere gli stessi medici di famiglia a rilasciarlo, avendo meglio di qualsiasi altro pubblico funzionario il polso di ciascun paziente. Ma ovviamente tocca agli esperti decidere: possibilmente non in tempi biblici.

Il favoloso tesoro del Polluce

Il dottor Valentino Chiusa da Napoli ci scrive:



Nella foto: Una delle cassette con le monete d’oro recuperate.

tore anche di riviste nautiche. Lo speronamento avvenne in piena notte nel 1841 e i tentativi di recuperare il prezioso carico, tra cui casse di monete d’oro, furono molteplici, compreso un intervento vandalico con una benna da parte di alcuni “pirati” inglesi. Il carico prezioso fu poi in parte recuperato all’estero, e in parte ripescato dall’intervento con l’appoggio di una chiatta attrezzata dell’impresa Neri.
È vero che una parte di questo tesoro è oggi esposto all’Elba: si trova in alcune teche del Museo di Capoliveri, che per le attuali norme della pandemia può essere visitato solo su richiesta. Ma ne vale davvero la pena.

“Sansone” fuoribordo s’è arreso



Nella foto: Il Seven Marine ultima versione.

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.

AdSP Civitavecchia, Fit-Lazio plaude ai primi interventi

Da Marino Masucci, segretario generale di Fit-Lazio, riceviamo:



Pino Musolino

menti fino al 2040 da parte della Regione Lazio per la riqualificazione della banchina e dei binari ferroviari dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, si inserisce esattamente in questa direzione: quella del potenziamento dell’Economia del Mare e dell’intermodalità in una regione che ha nell’export il suo core-business. Data l’attuale vocazione crocieristica del porto di Civitavecchia, molte merci destinate al mercato romano e laziale arrivano via mare in porti di regioni limitrofe, che movimentano volumi maggiori 6 o 7 volte rispetto a quelli di cui si è occupato l’hub laziale nel 2019, per poi giungere su gomma sul nostro territorio: si tratta di un paradosso logistico, ambientale e competitivo, che va affrontato con una giusta strategia”.
“L’auspicio è quello di incontrare nel breve termine il presidente dell’Autorità Portuale, per poter avviare un dialogo condiviso e costruttivo riguardante non soltanto la pianificazione e le strategie, ma anche la stabilità e lo sviluppo dell’occupazione, il dumping contrattuale, i cambiamenti nel lavoro alla luce della rapida evoluzione tecnologica che investe il settore”.

*
L’auspicio di Masucci è anche quello di tutte le categorie operative e lavorative del porto: peraltro il neo-presidente Pino Musolino ha già avviato, come abbiamo scritto, consultazioni a raggio sempre più allargato, sia per conoscere direttamente le istanze dei settori, sia per “cucire” la propria opera con quella del predecessore potenziando interventi concreti e rapporti sia interni all’AdSP che esterni. I commenti positivi ai primi approcci del presidente Musolino sembrano la migliore conferma che sia partito con il piede giusto.

Conferma Prete, OK di Raccomar Taranto

Riceviamo da Giuseppe Melucci presidente degli Agenti Marittimi Raccomandatari di Taranto:

“La riconferma di Sergio Prete alla presidenza dell’Autorità di Sistema del Mar Ionio, porto di Taranto, per il prossimo quadriennio, rappresenta un importante segnale di attenzione da parte del Governo, che ha voluto così sostenere il valore della continuità in una fase delicata per il territorio, le cui linee di sviluppo tracciate finora fanno ben sperare.
Siamo assolutamente soddisfatti; sin dall’inizio abbiamo sostenuto la candidatura di Sergio Prete, consapevoli delle difficoltà che contrassegneranno il lavoro del presidente per favorire lo sviluppo e il rilancio del porto.
Da parte mia e di tutti gli Agenti Raccomandatari Marittimi, il massimo sostegno e i migliori auspici.

*
La conferma del professor Prete è doppiamente importante: prima perché si è dato ascolto al territorio, che si era espresso a larghissima maggioranza in questa chiave; secondo perché, in questo caso come in altri, confermare chi ha lavorato per 4 anni nell’interesse pubblico e degli operatori significa riconoscere che si è fatto bene o anche benissimo. E operare nel clima in cui si sono trovati i porti italiani per il mancato completamento della riforma non è stato facile per nessuno. Buon lavoro.

Centenario del PCI, comunisti non invitati

Da Luigi Moggia, segretario della federazione livornese del Poi, riceviamo in merito alle commemorazioni del centenario indette dal Comune di Livorno:

“È giusto e bello che il Comune di Livorno, nel tentativo di rendere omaggio al centesimo anniversario della fondazione del Partito Comunista d’Italia, abbia promosso, direttamente od indirettamente, molte iniziative di commemorazione che si protrarranno nel tempo. Un po’ meno bello, e lo diciamo con amarezza ma senza vena polemica, è che tutto ciò sia stato messo in piedi senza che il Partito Comunista Italiano sia stato minimamente coinvolto, né direttamente né indirettamente, né come forza politica né attraverso associazioni culturali o singoli iscritti od intellettuali afferenti la nostra area, che ben volentieri avrebbero dato un apporto per la migliore riuscita di un’iniziativa che, così come invece posta, appare decisamente monca”.
“Non ci consola certo il fatto che anche altri soggetti che si pongono in continuità con il PCI storico, non sono stati invitati”, continua Moggia. “Questo, anzi, ci fa ulteriore dispiacere in quanto crediamo che, così operando, si stia perdendo veramente un’occasione. Come federazione livornese del PCI, dal momento che si parla della nostra storia e che il programma di appuntamenti sembra permettere questo, proponiamo al Comune di Livorno, con spirito costruttivo, di porre rimedio a questa mancanza, magari organizzando, sul piano culturale, un confronto tra le tante anime di derivazione comunista che costituiscono la sinistra italiana che oggi si rifà alla pur attualizzata matrice marxista-leninista che fu la matrice fondante del PCI storico. Ciò servirebbe davvero a valorizzare lo straordinario laboratorio politico che fu il PCI, perché è chiaro che non basta cucire una bandiera e sventolarla per darsi comunisti o figli dei comunisti, se poi nella pratica sociale si è socialdemocratici o addirittura neoliberalisti”.

*
Non ci risulta che le commemorazioni indette dal Comune abbiano finalità partitiche: la nascita del PCI a Livorno, dalla scissione del PSI al Teatro Goldoni, viene ricordata - si dice in Comune - come fatto storico. Che poi sia esattamente così lo valuteranno coloro che parteciperanno e lo valuterete voi stessi. In quanto alla proposta che avanzate, quella di un confronto culturale sulle tante anime derivate in Italia dalla dottrina di Marx, non ci sembra fuori luogo. Ma abbiamo l’impressione che sarebbe pericoloso prima di tutto proprio per le varie sinistre. Però non c’intendiamo del ramo, quindi possiamo solo registrare quel che va maturando in un momento storico in cui sembra - forse solo noi che non ce ne intendiamo - che i partiti non navighino in buone acque.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

SANILOG, ecco il fondo

Firmata da Barabino & Partners, che ne ha curato anche la pianificazione e che per Sanilog segue anche le media relations e le attività di comunicazione digitale su LinkedIn, la campagna punta a far meglio conoscere l'esistenza del Fondo, ponendosi un duplice obiettivo: informare le aziende del settore sull'obbligo contrattuale di iscrivere i propri dipendenti al Fondo, garantendo un concreto sostegno per la tutela della loro salute, e incentivare un maggiore utilizzo delle prestazioni sanitarie offerte da parte di chi è già iscritto.

Claim e body copy della creatività multi-soggetto in uscita sulle testate pianificate cambiano in funzione di tali obiettivi e, con essi, dei target: il messaggio guida dell'adv per il mondo delle aziende è "La salute il benefit più importante", a sottolinearne l'importanza per le persone, la risorsa più preziosa per il successo di ogni azienda, quello della versione indirizzata ai dipendenti è "Sanità integrativa È un tuo diritto e forse non lo sai", per stimolare l'interesse verso il Fondo e un suo utilizzo più frequente.

I soggetti protagonisti dei visual sono stati scelti in rappresentanza di alcune delle professionalità a cui Sanilog si rivolge (operatori logistici, auto trasportatori e magazzinieri), quali testimonial dell'intero settore logistica, trasporto merci e spedizione.

Grandioso: MSC Grandiosa

delle operazioni di crociera sotto la tutela del protocollo di salute e sicurezza che era stato sviluppato e autorizzato dalle autorità ita-

liane la scorsa estate. Da agosto, MSC Crociere ha già accolto in sicurezza oltre 30.000 ospiti a bordo delle sue due navi.

Durante le festività natalizie e di fine anno fino all'emanazione dell'ultimo decreto ministeriale, le crociere erano state temporaneamente sospese a causa delle misure restrittive relative alla mobilità sull'intero territorio nazionale.

MSC Grandiosa applicherà rigorosamente il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere - sottolinea la compagnia - che prevede lo screening universale di tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio prima dell'imbarco tramite tampone Covid-19 antigene, igienizzazione di tutti i bagagli a mano e da stiva, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale a bordo, l'uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti viene consegnato un braccialetto MSC for Me in omaggio, che consente di effettuare tutte le operazioni in modalità contactless, come l'apertura della porta della cabina o i pagamenti, e contribuisce anche di tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. I rigorosi e precisi standard del protocollo per la salute e la sicurezza vengono applicati in modo analogo anche per tutte le escursioni a terra, dove gli ospiti permangono all'interno della cosiddetta "social bubble", proteggendo sia loro stessi che le comunità locali che li ospitano durante le visite a terra.

Il richiamo alla casalinga

saggi, può darsi che in ambito di una logistica dell'ultimo miglio possano servirvi.

Non voglio né posso - non mi

considero capace - dare un giudizio di merito al lavoro del MIT e di ANCI. Meglio che abbiano tentato di dare una strategia, sia pure ad oggi più di parole che di atti, su una realtà che sta cambiando a ritmi incredibilmente veloci. Anche la "casalinga di Voghera" - per usare un'espressione contenuta nello stesso rapporto, mediata da Alberto Arbasino per indicare una comune casalinga di provincia - oggi sta diventando pratica sull'e-commerce e domani potrebbe tranquillamente aspettare alla finestra il delivery da parte di un drone volante. Bisogna rendersi conto che se ai tempi dei vostri nonni - che erano i tempi anche miei - l'unico servizio a domicilio era quella dell'ambulante "ombrellaio & arrotino" (nei recessi della memoria mi ricordo ancora il suo grido quando passava in strada) oggi tutto va verso il portarvi a casa quanto avete ordinato, con la conseguenza di nuovi mestieri, nuove iniziative e nuove reti distributive. E piazze e strade (ma anche negozi) più vuoti.

Al limite - è un paradosso, ovviamente - potremmo anche non dover più uscire di casa. E mi torna in mente a proposito la battuta di un commentatore statunitense quando, decenni fa, uscirono le prime auto con il cambio automatico, che abolivano il pedale della frizione. "Da ora in poi - ironizzava il collega - gli americani nasceranno con un piede solo, visto che il sinistro non servirà più". Andava bene come battuta, come l'ipotizzare un'umanità di tutti stoppinati in casa davanti alla TV, con i cieli urbani solcati da droni svolazzanti a consegnare pizze e magari anche pacchetti di marijuana. Non c'è limite al peggio, sosteneva un poeta; ma grazie al cielo non ci siamo ancora arrivati, sebbene sia utile e necessario dare un'occhiata anche a quello che MIT e ANCI ipotizzano.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante i Piani Regolatori Portuali.

I Piani Regolatori Portuali saranno più "flessibili"?



Luca Brandimarte

ROMA - Nell'attesa di un'uniforme adozione a livello nazionale dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, ad oggi, il Piano Regolatore Portuale ("PRP") sembra oramai essere riconosciuto come quell'atto generale di programmazione con il quale l'Amministrazione competente stabilisce criteri e regole per l'utilizzo delle aree portuali. La sua finalità, infatti, è quella di individuare le strategie e gli obiettivi del porto di riferimento delineando altresì quali siano le opere di grande infrastrutturazione e quale debba essere il loro assetto complessivo.

Il peculiare scopo del PRP è dunque quello di assegnare - in ragione dei traffici e delle tipologie merceologiche che caratterizzano lo scalo di riferimento - "funzioni" caratterizzanti alle aree demaniali marittime ed alle relative infrastrutture. Ciò nell'ottica di valorizzare le potenzialità di sviluppo commerciale e la competitività del porto; competitività che oggi ancor più di ieri dovrebbe

essere inquadrata in un'ottica di sistema.

Tuttavia, in aggiunta alla funzione caratterizzante assegnata ad una certa area demaniale, il PRP può riconoscerli anche una o più "funzioni ammesse". A questo punto, è interessante cercare di capire se esista o meno un criterio per stabilire fino a che punto le attività relative alla funzione ammessa possano essere esercitate nell'area assentita in concessione rispetto a quelle concernenti la propria funzione caratterizzante.

Un utile spunto di riflessione, è stato fornito da un recente orientamento della giurisprudenza amministrativa secondo cui la funzione caratterizzante sarebbe riferibile all'estensione dell'area destinata alla funzione specifica e non alla quantità delle merci movimentate.

Inoltre, i giudici amministrativi hanno precisato che in sede di valutazione del rispetto della destinazione funzionale caratterizzante, dovrebbe essere presa in considerazione l'attività complessivamente svolta in quell'ambito portuale dai singoli concessionari e non solo quella svolta all'interno di una singola area assentita in concessione.

In sostanza, quanto sopra sembra fornire un'utile chiave di lettura (pro-futuro) sull'interpretazione delle previsioni del PRP nel senso di una maggiore "flessibilità" dello stesso rispetto ad eventuali situazioni emergenziali (quale, ad esempio, quella tuttora in corso), nonché in relazione a possibili variazioni degli andamenti dei traffici.

Resta inteso che un'eventuale maggior flessibilità da parte dell'Amministrazione competente rispetto all'interpretazione delle previsioni del PRP, in particolare per quelle relative alle funzioni caratterizzanti dei singoli ambiti funzionali, deve sempre intendersi nel rispetto delle limitazioni in esso contenute.

Ciononostante, sembra chiaro come una tale "apertura" ben potrebbe permettere ai PRP di adattarsi più facilmente ad eventuali situazioni, anche emergenziali, che influiscono sull'andamento dei traffici permettendo così ai nostri porti (e quindi ai nostri Sistemi portuali) di restare competitivi sul mercato internazionale.

Insomma, questa maggiore "flessibilità" potrebbe essere presa in considerazione da parte delle competenti AdSP anche in sede di futura redazione dei relativi Piani Regolatori di Sistema. Il tutto, ad ulteriore dimostrazione di come l'evoluzione di "diritto" e "mercato" talvolta vada di pari passo anche nel nostro ambito.



U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



FREIGHT FORWARDING

PROJECT CARGO EXPERTISE

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

WAREHOUSING AND DISTRIBUTION

PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS



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