

CON UN IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI PORTI

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DI LA SPEZIA E CARRARA

La Sicilia West diventa Smart

Accordo tra l'AdSP e il raggruppamento di imprese Free Energy Savig srl, Luxmaster srl e Free Energia spa - Il commento del presidente



Nella foto: Il presidente Monti tra Pasquale Ionta e Felice Catapano.

PALERMO – Scatto in avanti dei porti della Sicilia Occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart Ports.

È stata infatti siglata in questi giorni la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale e RTI, il rag-

(segue in ultima pagina)

CON SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS

PMI, quali strumenti?

All'esame la logistica di nuova generazione per il rilancio export nelle nostre piccole imprese industriali

MILANO – Si avvicina l'importante appuntamento tra il 18 e il 10 marzo con Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. Italia, Paese di trasformatori e gli ultimi dati Eurostat lo confermano: il 51% delle aziende italiane che esportano sono piccole e medie, con meno di 250 addetti. Non solo, esportano tanto. Tra le imprese con 50-249 addetti il valore medio è di 13 milioni di euro, secondo solo a

(segue a pagina 8)

**Noli marittimi
quanto pesano
(e se pesano)**

MILANO – L'elevato costo del trasporto marittimo di

(segue a pagina 8)

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

CON DUE COLLEGAMENTI ALLA SETTIMANA DA MALPENSA E FIUMICINO

Alitalia rilancia il cargo con Tokyo

Una risposta alla crescente domanda di spedizioni veloci nei due sensi



ROMA – A partire dall'inizio di marzo Alitalia raddoppierà la frequenza del suo servizio solo cargo con il Giappone, riattivato alla fine di gennaio come rotazione tra Malpensa, Fiumicino e Tokyo Narita dopo alcuni mesi di sospensione.

A partire precisamente dal 1 marzo, la connessione verrà infatti operata due volte a settimana, sempre con l'impiego di un B777-300ER riadattato per ospitare merci anche in cabina.

Nel dettaglio il servizio prevede una partenza da Malpensa per Tokyo ogni lunedì e successivamente il decollo dallo scalo giapponese in direzione Fiumicino nel giorno di mercoledì. Dall'aeroporto romano

(segue a pagina 8)

BEFFA AI CAMIONISTI RISARCITI DAL CROLLO DEL MORANDI

Tassati gli aiuti

Trasportounito chiede un intervento normativo urgente a correzione

GENOVA – “Con una mano lo Stato dà, con l'altra prende”. La vecchia regola non scritta, riemerge con prepotenza in queste ore materializzandosi in un vero e proprio paradosso: le aziende di autotrasporto che hanno ricevuto dallo Stato i ristori per i danni conseguenti il crollo del Ponte Morandi per il periodo interessato nel 2018 e tutto il 2019, e che sono ora in attesa dei ristori per il 2020, dovranno pagare retroattivamente e in modo del tutto inatteso le tasse su queste somme. Il che significa, malcontati, sui 180 milioni di ristori erogati e in via di erogazione a oltre un migliaio di aziende di autotrasporto, restituire dai 60 ai 70 milioni.

In questo senso si è infatti espressa l'Agenzia delle Entrate che, interpellata da un commercialista per conto di un'azienda di autotrasporto, ha risposto che nel cosiddetto decreto Genova non è prevista esplicitamente l'esenzione fiscale su queste somme, anche se parimenti non è prevista l'applicazione

(segue a pagina 8)

**AdSP dello Stretto:
ok del TAR
su concessioni**

CATANIA – Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (sezione staccata di Catania) ha confermato, con sentenze pubblicate il 15 febbraio scorso, le ragioni e il corretto operare dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, Comet srl e L'Anchura srl, per delle strutture turistico-ricreative. Questi ultimi avevano infatti adito il giudice amministrativo ritenendo che l'Ente avrebbe dovuto acconsentire alla loro richiesta di estensione automatica della validità delle

(segue a pagina 8)



Mario Sommariva

LA SPEZIA – Neo-presidente dell'AdSP di La Spezia e Marina di Carrara, il dottor Mario Sommariva ha alle spalle una lunga carriera sulle problematiche del lavoro portuale come sindacalista di settore; ma anche di quelle più propriamente dei sistemi, come segretario generale (universalmente apprezzato) nell'AdSP di Trieste, fianco a fianco con altro VIP della portualità italiana Zeno D'Agostino. A La Spezia Sommariva ha ricevuto il bastone di comando dal predecessore presidente, l'architetto Carla Roncallo, che è brillantemente volata all'Autorità di Regolazione Trasporti ed ha lasciato a La Spezia e Carrara un ottimo ricordo. Al neo-presidente

abbiamo fatto alcune domande sulla

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

**Pontremolese:
spedizionieri
per accelerare**

LA SPEZIA – “Mi corre l'obbligo di tornare sul completamento del raddoppio della Linea ferroviaria Pontremolese - scrive Andrea Fontana, presidente degli spedizionieri spezzini - che ritengo fondamentale per lo sviluppo economico del nostro territorio ma che riveste anche, come più volte dimostrato, un interesse strategico per tutta la Nazione. Sto ai fatti. Si è appreso, anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, che il completamento dell'opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, è stato inserito dal MIT tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale. Il commissario è stato nominato nella persona dell'ingegner Mariano Cocchetti, dirigente di RFI con notevole esperienza di grandi lavori ferroviari. La notizia ha suscitato comprensibile entusiasmo anche in me, come presidente della Associazione degli spedizionieri del

(segue in ultima pagina)



**Luna Rossa
(e inglesi verdi)**

AUCKLAND – E tre. Per la terza volta nella storia della Coppa America, il team dell'Italia ha sbaragliato tutti gli altri ed è arrivato

a sfidare i detentori della mitica Brocca d'argento, oggi Emirates New Zealand. Un successo, quello di Luna Rossa, coronato dalle

ultime due vittorie sugli inglesi di sabato notte, che hanno portato il punteggio della sfida contro Ineos GB a un mortificante (per loro) 7 a 1. E dire che la barca del miliardario inglese aveva vinto nelle pre-qualificazioni con Luna Rossa per un altrettanto mortificante punteggio di 4 a 0.

Ovvio che la legnata presa

A.F.
(segue a pagina 8)

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

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

POMPE E UNITÀ COMPLETE **PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI** **SERVIZI E MANUTENZIONI**

Via XXV Aprile, C3 – Loc. Pedemonte – 19021 Arcola – LA SPEZIA – Tel +39 0187 1953245 – www.fgsolutions.eu

CIS

**Centro
Internazionale
Spedizioni s.p.a.**

**IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI**

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali

CON LA COMPAGNIA RUSSA S7 AIRLINES

Ripartono i voli da Pisa per Mosca

PISA – A partire dal 7 marzo prossimo S7 Airlines riavvierà il collegamento settimanale da Pisa per Mosca Domodedovo con il seguente orario: Pisa – Mosca: Domenica 11.45-17.35.

Mosca – Pisa: Domenica 9.05-10.50.

Sul volo saranno ammesse solo le categorie di passeggeri autorizzate a viaggiare secondo le vigenti limitazioni dovute alla pandemia in atto.

I suddetti voli speciali da Mosca verso l'Italia sono autorizzati per tutti i cittadini italiani, i cittadini appartenenti a paesi della Comunità Europea, e i cittadini di paesi Schengen o con permessi di soggiorno.

Sono altresì autorizzati all'ingresso in Italia i dipendenti dei consolati o delle Ambasciate e tutto il personale diplomatico.

I cittadini italiani che vorranno recarsi nella Federazione Russa dovranno avere un permesso di soggiorno in Russia o presentare documentazione relativa a viaggio per motivi di lavoro, salute o familiari. Per tali motivi dovrà essere rilasciato un appropriato visto di ingresso. Non saranno considerati validi i visti turistici. I cittadini italiani dovranno avere un certificato di negatività al Covid (tamponi negativi) rilasciato non oltre 72 ore prima del viaggio. Il certificato dovrà essere in inglese o in russo. Non è prevista alcuna quarantena in Russia. S7 Airlines si riserva comunque il diritto di impedire l'imbarco ai passeggeri non in possesso dei requisiti di legge. Ulteriori informazioni attraverso il sito del vettore www.s7.ru nella sezione "Voli Internazionali".

Per Toscana Aeroporti "l'apertura delle vendite per il collegamento Pisa-Mosca rappresenta una ventata di ottimismo in un momento molto difficile per tutto il settore aeroportuale. "Ringraziamo S7 per la fiducia accordata - dice Toscana Aeroporti - e ci auguriamo che questa iniziativa sia la prima di una serie di riaperture che segnalerebbero la ripresa progressiva del traffico aereo".

I biglietti aerei sui voli S7 Airlines possono essere acquistati sul sito www.s7.ru, tramite le applicazioni per iOS e Android o presso le agenzie di viaggio. Per ulteriori informazioni potete



IN UN RECORD ANCHE SULLA SOSTENIBILITÀ

Marsiglia: l'Italia con l'ENI ha la prima Oil Company mondiale



Nella foto: Estrazione olio.

ROMA – "Certo non ho parole ed oltre alla felicità personale per i risultati raggiunti, sono contento per tutte quelle aziende che in FederPetroli Italia negli ultimi anni hanno creduto con me in ENI, investendo nelle gare, nelle qualifiche fornitori, nei rapporti e principalmente nell'aver dato fiducia a questa Azienda. L'Italia ora con ENI ha la prima Oil Company a livello mondiale, madrina di sostenibilità. Siamo orgogliosi di tutto questo". Sono state queste le parole

del presidente di FederPetroli Italia Michele Marsiglia al termine della presentazione ufficiale della Strategia 2021-2024 e dei Risultati 2020 del Gruppo del Cane a sei zampe.

Continua Marsiglia: "Che si sappia che per ora il Core-Business è l'Attività di Esplorazione (E&P) con un Target di 2 miliardi di barili di risorse. L'Azienda con una riduzione di Impatto Ambientale, è diventata un Investment Case a livello mondiale. Positivo lo scenario analizzato dal management su

un prezzo del greggio a 50 dollari a barile, questo vuol dire che in un range minore o maggiore, si resterà in equilibrio per l'economia petrolifera internazionale. La richiesta in FederPetroli Italia in questo fine 2020 e inizio 2021 è stata anche quella di intervenire come fornitori in Progetti di Energie Rinnovabili dove ENI si è anticipata da tempo. La decisione strategica del Gruppo di investire in Libia con Progetti su nuove Applicazioni porta un valore aggiunto a Contrattisti ed Aziende partecipate nel business. La Raffinazione resta al top, settore per l'Oil & Gas generale di primaria importanza, anche in tema di Bio-Raffinerie. Anche sotto il profilo azionario ENI ci dà soddisfazioni con un alto valore e rendimento aziendale nonostante la brusca altalena dei prezzi del petrolio".

Il presidente di FederPetroli Italia rivolge alcune parole nei confronti dell'Azienda Petroli e delle persone "Ormai è risaputo che per me il timone Claudio Descalzi non ha confronto. A nome di FederPetroli Italia e personale ringrazio tutti ma in particolare modo la riconoscenza per le persone di ENI, il management, i vertici e a

DIPLOMATI DALLA SCUOLA NAZIONALE TRASPORTI E LOGISTICA DI LA SPEZIA

Subito assunti da Medway (MSC) 17 giovani tecnici ferroviari



Nella foto: I giovani che hanno superato l'esame finale con il presidente Pier Gino Scardigli, la direttrice Genziana Giacomelli e lo staff della Scuola che ha seguito i giovani per oltre un anno.

LA SPEZIA – Tutti assunti i diciassette giovani che hanno superato l'esame di qualifica di Tecnico ferroviario polifunzionale a conclusione del corso di formazione alla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia, con sedi anche nei porti di Genova e di Marina di Carrara. Il corso era iniziato nel novembre del 2019 e si è concluso il 9 febbraio di quest'an-

no, senza interruzioni nonostante la pandemia.

A complimentarsi con loro e con lo staff dei docenti per aver superato la prova in questo anno a dir poco complicato sono voluti intervenire il presidente della Scuola Pier Gino Scardigli e la direttrice Genziana Giacomelli. I nuovi tecnici ferroviari sono Leonardo Barabini, Luca Bedini, Lorenzo Bello, Alessio

Cardetti, Cristhofer De Jesus Cruz Troval, Nicolò Gardella, Diego Giacomellini, Beatrice Giannetti, Alessio Gnoffo, Simone Marino, Gabriele Michi, Nader Moussavi Seyed, Fabrizio Nicotera, Daniele Pitasi, Davide Raffellini, Federica Sorrentino e Gianmarco Tesconi. Entreranno tutti subito nel mondo del lavoro alle dipendenze di Medway (Gruppo MSC), leader a



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

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

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

tanti che nell'azienda ci danno la possibilità di continuo confronto e crescita. Per il nostro Settore si chiude un 2020 particolare ma si parte con un 2021 dove l'obiettivo sarà sempre più focalizzato sul Mercato dell'Energia in Italia e sulla qualifica di aziende per Progetti nel Medio Oriente, Africa e location di interesse strategico".

Legge di Bilancio 2021: misure fiscali per le imprese

Incontro di alta formazione dedicato a illustrare le principali misure fiscali di interesse per le imprese contenute nella Legge di Bilancio 2021

LIVORNO – Ha avuto luogo ieri, martedì 23, il webinar volto a offrire un quadro complessivo della manovra di bilancio per il 2021 e a approfondire temi quali crediti di imposta e bonus di varia tipologia, semplificazioni in ambito IVA, misure per le aggregazioni tra imprese, norme di fiscalità internazionale, messi in campo dal Governo per sostenere la ripartenza delle imprese.

"La manovra di bilancio per il 2021 è stata approvata in un momento nel quale in tutti i Paesi è in primo piano il dibattito sulle scelte necessarie a fronteggiare la pandemia e le conseguenze economiche che ne derivano - afferma Massimiliano Turci, vice

presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara con delega al Coordinamento Multinazionali e Grandi Imprese - L'evento rientra nel programma di alta formazione che, con il nostro Coordinamento Multinazionali e Grandi Imprese, abbiamo promosso perché in questa fase così complessa, la capacità di acquisire informazioni è fondamentale per le imprese e i manager che devono tracciare strategie all'altezza delle sfide, sia sul breve sia sul lungo periodo".

Il webinar, gratuito, è stato progettato da Confindustria Livorno Massa Carrara in collaborazione con Confindustria nazionale e Federmanager dedicata a sviluppare appunto le competenze

manageriali. Dopo i saluti istituzionali, sono intervenuti Giulia Abruzzese dell'area Politiche Fiscali di Confindustria nazionale, con una lettura d'insieme sulle novità e le misure per le imprese contenute nella Legge di Bilancio 2021 e Gabriele Bonoli dell'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Firenze, che ha svolto un approfondimento sulle modalità di accesso ai crediti d'imposta.

Il webinar era accreditato per la formazione professionale continua degli iscritti all'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili con l'attribuzione di n. 2 crediti formativi.

La soddisfazione è grande anche perché non è stato facile - hanno commentato Daniele Pitasi, Alessio Cardetti, Diego Giacomellini, Beatrice Ginnetti, Nader Moussavi Seyed - adattarsi alla situazione quando devi studiare ogni giorno, seguire le lezioni, prendere appunti, in aula con tutte le precauzioni di sicurezza e a distanza, via web. Ha però vinto lo spirito di sopravvivenza a farci superare la prova per conseguire una qualifica ambita per passione ma anche, bisogna dirlo, perché attratti dalla certezza del posto di lavoro". Tutti in cerca di un primo lavoro? La risposta è stata corale: "No, avevamo già un'occupazione che abbiamo lasciato perché attratti questo lavoro di responsabilità. Non vediamo l'ora di cominciare. Una sfida vinta con interesse e passione rafforzate con le lezioni che non sono state facili quanto a impegno con i prof che esigevano il massimo".

"Questi giovani sono chiamati a svolgere un lavoro di qualità e responsabilità - spiega l'ingegner Riccardo Tagliavini, responsabile tecnico per la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica - basti pensare che la licenza che hanno conseguito e il periodo di tirocinio di sei mesi per ciascuno di loro con un tutor sono spendibili non solo in Italia ma in tutta Europa in un settore che ha un enorme fabbisogno di queste figure professionali. Questi corsi si fanno infatti su commessa delle società, tarati sui fabbisogni aziendali". Oltre allo studio che cosa si richiede? "Qualità psicofisiche in un personale tranquillo, equilibrato, affidabile nel seguire le procedure, a cominciare dalla sicurezza, caratteristiche che si valutano severamente al momento delle selezioni di ammissione". E richiesto dunque il massimo rigore? "Per organizzare questi corsi occorre essere riconosciuti dall'Ansf, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, come Centro di Formazione autorizzato. È un riconoscimento che un numero limitato di enti hanno a livello nazionale e la nostra Scuola è stata la prima a ottenerlo in Liguria". Quali sono le qualifiche? "Il conseguimento dell'abilitazione di operatore nella preparazione dei treni, del certificato complementare di macchinista di locomotori di manovra e di macchinista di treni merci e della licenza di conduzione dei treni."

DA PAOLO E CESARE D'AMICO

Cordoglio per la scomparsa dell'ingegner Lucio Bonaso

ROMA – Paolo d'Amico e Cesare d'Amico, insieme a tutti i colleghi, piangono la scomparsa dell'ingegner Lucio Bonaso, ceo della business unit Dry Cargo del Gruppo d'Amico. Lucio Bonaso - hanno ricordato in una nota - era entrato a far parte dell'azienda nel 1998. Da subito impegnato nel progetto di sviluppo della flotta bulk-carrier per quindi occuparsi delle attività del segmento Dry Cargo, l'ingegner Bonaso ha contribuito in modo decisivo alla crescita e allo sviluppo dell'azienda attraverso il rinnovamento della flotta e l'espansione del business con importanti accordi commerciali soprattutto nel mercato asiatico e giapponese.

Fondamentale il suo impegno nell'accompagnare i percorsi di formazione e di crescita della nuova generazione di manager. Ha ricoperto la carica di direttore generale fino al 2012 quando è stato nominato amministratore delegato di d'Amico Dry d.a.c. Dopo la laurea nel 1973 in Ingegneria Navale all'Università di Genova, aveva trascorso due anni nella Marina Militare per poi collaborare con le Officine San Giorgio del Porto, cantiere navale a Genova. Nel 1980 entrò a far parte della società armatoriale Gestion Maritime SA, con sede a Montecarlo, dove rimase fino al 1998, ricoprendo via via incarichi sempre

più importanti fino alla nomina di amministratore delegato. Lucio Bonaso è rimasto molto legato all'Università di Genova e alla facoltà di Ingegneria Navale, da sempre credendo nella formazione d'eccellenza delle future generazioni. Il suo costante impegno contribuì alla creazione dello "Student Naval Architect Award", premio conferito ogni anno dalla Royal Institution of Naval Architects e dal Gruppo d'Amico per la migliore tesi di laurea del Dipartimento di Ingegneria Navale dell'Università di Genova. Alla famiglia dell'ingegner Bonaso, alla moglie e ai figli va tutta la vicinanza dell'azienda.

AL DEBUTTO TRA SEI MESI

Conto alla rovescia per MSC "Seashore"

Rivelati nuovi dettagli su design e caratteristiche della nave

GINEVRA – Tra sei mesi entrerà in servizio di MSC Seashore, nuova ammiraglia tutta italiana di MSC Crociere, e sono stati rivelati oggi nuovi dettagli che la rendono tra le navi più innovative al mondo. Grazie a un design accattivante, concepito per avvicinare il più possibile gli ospiti al mare, MSC Seashore, è la prima nave della classe Seaside EVO ed è caratterizzata da nuove soluzioni, nuovi spazi e nuove esperienze da vivere a bordo. La classe Seaside - riconoscibile per il suo caratteristico design - è stata progettata per consentire agli ospiti di vivere un'esperienza crocieristica principalmente all'aria aperta, ed MSC Seashore ha seguito e rafforzato questa filosofia. "Ogni nuova nave che costruiamo rappresenta per noi un nuovo stimolo per continuare a innovare e spingere più in alto i confini del

design" ha dichiarato Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises. "MSC Seashore rappresenta un'evoluzione della classe Seaside, grazie a maggiori dimensioni e aree arricchite. Il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato con l'obiettivo di creare qualcosa di veramente unico per i nostri ospiti e il nuovo design di poppa ci ha permesso di introdurre una nuova lounge, il Cabaret Rouge, che si estende su due ponti con una vista mozzafiato sul mare e che offre nuove esperienze di intrattenimento. L'esperienza di ristoranti tematici è stata completamente rinnovata con lo Chef's Court sul ponte 8, che sarà un punto di riferimento per bar e ristoranti. Anche le aree delle piscine sono state implementate, grazie a un'incredibile vasca magrodome su due ponti e una suggestiva 'Infinity pool' a poppa".

Numerose, quindi, le caratteristiche innovative della nuova ammiraglia:

- 13.000 mq di spazio esterno con un'ampia scelta di bar e ristoranti all'aperto, piscine e area coperta per rilassarsi e prendere il sole;
- 6 fantastiche piscine ancora più grandi, tra cui una nuova spettacolare Infinity Pool e due nuove Infinity Whirlpool;
- un'ampia promenade esterna sul mare lunga 540 metri, ideale per prendere un drink e cenare all'aperto o semplicemente per una passeggiata sul mare godendosi il panorama, con la sensazione di trovarsi su un molo;
- il più grande ed esclusivo MSC Yacht Club, un'area dedicata agli ospiti più esigenti che si estende su 3.000 mq su quattro ponti con due nuove sontuose Owner's Suite;
- 11 diverse tipologie di cabine e suite con balcone tra cui le introvabili suite di poppa, 50 suite con terrazzini privati di 15 mq e 32 suite con balconi dotati di vasche idromassaggio private all'aperto. Itinerari nel Mediterraneo e nei Caraibi.

MSC Seashore entrerà in servizio ad agosto di quest'anno e trascorrerà tutta la stagione inaugurale nel Mediterraneo facendo scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, nonché a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. Al termine della stagione estiva l'ammiraglia si dirigerà negli Stati Uniti, con home port a Miami, e a partire da novembre sarà impiegata per itinerari di 7 notti nei Caraibi orientali e occidentali e alle Bahamas, comprese le soste a Ocean Cay MSC Marine Reserve, la nuova isola privata di MSC Crociere alle Bahamas.

Laghezza SpA da il benvenuto a sette giovani tirocinanti

Sono gli specializzati nel settore doganale e logistico



Nella foto: I quattro stagisti impiegati nel settore doganale fotografati negli uffici della sede centrale della Laghezza SpA a La Spezia.

LA SPEZIA – Investire nell'innovazione, nella formazione e nei giovani è da sempre un punto di forza della Laghezza SpA che crede nelle professionalità maturate sul campo come in quelle specializzate e cresciute tra i banchi di scuola. Ed è proprio da una scuola specialistica che arrivano i nostri nuovi stagisti, giovani e con una grande voglia di imparare. Esattamente dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica la prima scuola di formazione in Italia che si occupa esclusivamente del settore della Logistica e del trasporto e punto di riferimento, grazie ad una ventennale esperienza nel settore, per Imprese, Enti e persone che desiderano specializzarsi. Laghezza SpA, che collabora regolarmente con la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ha selezionato proprio in questi giorni sei ragazzi, quattro dei quali assegnati all'attività della Business Unit Dogana, attività che rappresenta il core business

dell'Azienda e che in questi ultimi mesi, malgrado le grandi problematiche legate al Covid, ha continuato a registrare volumi sostanzialmente costanti ed in alcuni casi in crescita, grazie anche alla diversificazione dell'offerta. La nostra Business Unit Dogana infatti negli ultimi anni si è arricchita ed orientata, oltreché alla bollettazione, ai servizi certificazione AEO, gestione di magazzini doganali e consulenza doganale specializzata. Le principali sedi storiche di La Spezia e Genova, inoltre, sono state affiancate dalle sedi operative presenti in tutti i Porti e i principali nodi logistici italiani. Tale espansione e diversificazione dell'attività doganale ha posizionato definitivamente Laghezza SpA tra le aziende leader italiane di settore ed ha portato contestualmente ad un aumento di personale specializzato e qualificato su cui l'Azienda investe costantemente.

Altre due risorse faranno lo stage negli uffici del Terminal 1 della Laghezza SpA centro nevralgico delle attività della Business Unit Logistica. Mentre la settima stagista verrà impiegata negli uffici dell'Amministrazione in sede centrale. Un caloroso benvenuto quindi ai nostri nuovi stagisti che siamo sicuri impareranno molto dal lavoro svolto insieme ai nostri doganalisti professionisti e che confidiamo sapranno contribuire alla crescita della nostra Azienda con la loro energia di giovani studenti preparati e competenti. Un caloroso benvenuto ai nostri nuovi giovani stagisti specializzati alla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia, la prima scuola di formazione in Italia che si occupa esclusivamente del settore della logistica e del trasporto. Quattro di loro svolgeranno il tirocinio nei nostri uffici della Business Unit Dogana, la cui attività rappresenta il core business storico dell'Azienda e in questi ultimi mesi, malgrado le grandi problematiche legate al Covid, ha continuato a registrare volumi sostanzialmente costanti ed in alcuni casi in crescita, grazie anche alla diversificazione dell'offerta. Due altri ragazzi saranno impiegati negli uffici del nostro Terminal 1 dedicato alle attività di Logistica integrata e depositi doganali. Un'ultima risorsa specializzata verrà impiegata negli uffici dell'Amministrazione. Siamo sicuri che impareranno tutti molto dal lavoro che svolgeranno insieme ai nostri professionisti e confidiamo che sapranno contribuire alla crescita della nostra Azienda con la loro energia di giovani studenti preparati e competenti.



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

SEDE OPERATIVA	REVAMPING GRU	FULL RENTAL	PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24	MANUTENZIONE BANCHINE
------------------------------	-----------------------------	---------------------------	--	-------------------------------------

DA USCLAC-UNCDIM-SMACD

Nuovi servizi con CAF per equipaggi di yacht

Attivato un ufficio presso gli uffici di Viareggio per consulenze di tipo fiscale, legale, previdenziale e assicurativo



GENOVA – Il sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al

Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina)

arricchisce l'offerta di servizi estendendoli anche ai lavoratori del settore nautico, in particolare i comandanti di maxiyacht e più in generale tutti i membri degli equipaggi delle barche da diporto. Il sindacato infatti, attraverso una convenzione, ha attivato un patronato e un CAF (Centro Assistenza Fiscale) presso gli uffici di Viareggio, in via Coppino 149. Qui ai lavoratori della nautica viene fornita consulenza di vario tipo, fiscale, legale, assicurativa e pensionistica: proprio quella dei conteggi contributivi è una delle necessità più sentite dai marittimi, insieme all'assistenza relativa ai contratti di lavoro, in Italia e all'estero. Gli stessi servizi offerti a Viareggio (viareggio@usclac.it) sono comunque disponibili anche presso la sede centrale del sindacato a Genova (segreteria@usclac.it), previo appuntamento telefonico.

ALLA REPLICA SISTEMA ACADEMY DI CURTATONE

Project manager corso formativo

CURTATONE (MN) – Sono aperte le selezioni per partecipare al Corso di formazione Replica Sistemi Academy, percorso formativo per Project Manager che inizierà il prossimo 22 marzo. Il corso è gratuito, avrà una durata di 170 ore ed è finalizzato

all'inserimento in azienda. Gli interessati potranno inviare il proprio curriculum entro il 19 marzo 2021. Anche nel 2021 Replica Sistemi - Zucchetti Group investe in formazione e nella ricerca di personale giovane da formare per l'inserimento professionale e

qualificato in azienda. In marzo ripartirà, quindi, un nuovo corso di Replica Sistemi Academy per e istruire persone che siano in grado di gestire con successo progetti di implementazione software di soluzioni di logistica (warehouse management system, yard management system) e trasporto (transportation management system). Nonostante l'anno difficile, nel 2020 e nel primo mese del 2021 Replica Sistemi ha registrato una crescita costante del numero di nuove installazioni dei propri software per la logistica, pertanto ha deciso di inserire nell'organico nuovi project manager in grado di supportare i clienti.

LIVORNO PROMUOVE LO SVILUPPO DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI

Varato il Regolamento sui gemellaggi



Barbara Bonciani

LIVORNO – Il consiglio comunale ha approvato "il Regolamento per la costituzione, la gestione e lo sviluppo di relazioni internazionali con città, comunità e territori, di patti di gemellaggio e di amicizia".

Il Regolamento ha lo scopo di disciplinare in modo efficace le future relazioni con altre città e comunità mediante un insieme di regole, procedure e criteri che favoriscano in modo proficuo e produttivo la conoscenza, la collaborazione e la cooperazione, lo scambio di esperienze con le diverse realtà con cui il Comune di Livorno intende attivare un legame istituzionale, di natura internazionale, più o meno vincolante. Il Regolamento costituisce uno strumento nuovo - afferma una nota del Comune di Livorno - a supporto della città di Livorno finalizzato a favorire e promuovere l'immagine della città in contesto internazionale, oltre che promuovere collaborazioni nel campo dell'economia, della cultura, della scuola e dell'università e della ricerca, della sanità e

dei servizi sociali, delle politiche giovanili e delle strategie di sviluppo dell'economia del mare per il settore marittimo portuale. "Da quando si è costituita la nuova Amministrazione della città, con i sindaco abbiamo ricevuto molte delegazioni straniere interessate a stabilire relazioni con la nostra città, ma ad oggi la città non si era dotata di un Regolamento ad hoc - ha specificato l'assessore al porto con delega alle politiche internazionali Barbara Bonciani - eppure Livorno, storicamente nasce come città cosmopolita e moderna, caratterizzata da una vocazione internazionale legata al porto franco. La sua peculiare stratificazione multietnica rimane oggi evidente, sia nel tessuto e nelle strutture urbane e monumentali, sia per la presenza delle

molte comunità etniche. Crediamo che tale vocazione internazionale, come lo sviluppo di relazioni di cooperazione e amicizia fra comunità debbano essere rafforzate e il Regolamento risponde a questa esigenza". L'assessore Bonciani ha aggiunto: "Il Regolamento costituisce uno strumento a supporto della città di Livorno e delle relazioni internazionali. La vocazione portuale e marittima della nostra città apre molte possibilità di collaborazione e scambio con altre realtà che presentano elementi di affinità; possibilità già emerse in diverse occasioni, come nel caso dell'interlocuzione con l'ambasciata di Taiwan per progetti di scambio nel campo della ricerca e innovazione finalizzata alla portualità e alla logistica".

LIVORNO – L'intensa collaborazione tra l'Ufficio ADM di Livorno e il locale Comando della Guardia di Finanza ha portato nei giorni scorsi al sequestro di 1.373 dispositivi elettronici. Il container, individuato grazie ad un'attenta analisi dei rischi, proveniva dalla Cina, era destinato a un ingresso di Sesto Fiorentino (FI) e conteneva lampade a led ricaricabili via usb, altri apparecchi di illuminazione e faretto sprovisti di istruzioni in lingua italiana e privi del marchio CE, attestante la conformità dei prodotti ai requisiti di sicurezza europei. Altri apparecchi, invece, ne erano provvisti. Proseguendo gli accertamenti è emerso che: - per i prodotti con marcatura CE, non erano state rilasciate dagli organi competenti le certificazioni di conformità UE che dovevano accompagnare gli stessi beni, soggetti alla normativa comunitaria di armonizzazione; - per i restanti prodotti, privi di marcatura, l'apposizione del marchio di conformità era dovuta e obbligatoria. In nessuna delle confezioni

erano riportati gli estremi identificativi del produttore né altre indicazioni utili a risalire a tale informazione. L'irregolarità dei materiali elettronici è stata poi confermata anche dall'IMQ (Istituto Italiano del Marchio di Qualità SPA). Dei 1.373 dispositivi elettronici: - 1.103 sono stati sequestrati in quanto mancanti del certificato di conformità CE; per essi scatterà una sanzione amministrativa fino a un massimo di 100.000 euro; - 270 sono stati oggetto di sequestro probatorio di rilievo penale, vista l'avvenuta apposizione di un marchio CE falso, con la contestuale denuncia alla Procura della Repubblica di Livorno del rappresentante legale della società importatrice di Sesto Fiorentino, un 30enne originario di Firenze, residente in provincia di Prato, per il reato di vendita di prodotti industriali con segni mendaci, poiché atti a trarre in inganno il compratore sulla qualità del prodotto, intesa in termini di rispondenza ai requisiti di sicurezza prescritti.

IN OCCASIONE DEL JAPAN DOLPHIN DAY 2019

Vard conferma Leadership nel segmento mezzi speciali

La controllata di Fincantieri ancora una volta prescelta da Orange Marine



TRIESTE – Vard, fra le prime società al mondo nella realizzazione di navi speciali, progetterà una nave per la riparazione dei cavi per la società francese Orange Marine, leader nelle telecomunicazioni sottomarine, che ha scelto il progetto della controllata di Fincantieri. La nave verrà costruita da Colombo Dockyard, il maggiore gruppo navalmeccanico dello Sri Lanka, sulla base del design 9 03 di Vard. Le referenze offerte dalle due società sono state determinanti per l'acquisizione dell'ordine. Il cantiere Vard di Brattvag, infatti, nel 2014 ha consegnato la nave di supporto offshore "Pierre de

Fermat" proprio a Orange Marine, realizzata sul design 9 01, un'unità all'avanguardia sotto i profili della sostenibilità ambientale e dell'equipaggiamento. Nel 2019 Colombo invece ha costruito per la giapponese Kokusai Cable Ship la posacavi "KDDI Cable Infinity", anch'essa basata sulla medesima piattaforma di Vard. Il design 9 03 per Orange Marine è stato appositamente messo a punto per la manutenzione di cavi sottomarini, sia in fibra ottica che quelli utilizzati nei parchi eolici offshore. Vard ha sviluppato il design della nave in base alle esigenze operative del cliente, con particolare attenzione allo scafo,

in termini di capacità di tenuta al mare, manovrabilità e basso consumo di carburante. Il portafoglio di Vard di unità per la posa e la riparazione di cavi elettrici e di telecomunicazione è in continua espansione, permette alla società di sviluppare un patrimonio di competenze ed esperienze interne specifiche, anche grazie alla collaborazione con rinomate aziende del settore, e di posizionarsi come uno dei progettisti navali più esperti per unità di questo tipo. Attualmente la società sta realizzando 2 posacavi, il progetto 9 04 per Prysmian e quella relativa al contratto firmato di recente per Van Oord.

DALLA DOGANA DI TOSCANA, SARDEGNA E UMBRIA

Sequestrate mille lampade provenienti dalla Cina

Erano in un contenitore insieme ad altri prodotti elettronici e faretto

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it



Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

CONFINDUSTRIA LIVORNO/MASSA CARRARA

Al business summit del G20 targato Italia

Il richiamo alle politiche ambientali del presidente cavaliere del lavoro Piero Neri



Piero Neri

LIVORNO – Matteo Bertolini (SIME di Rosignano), Marco De Angelis (De Angelis Giovanni di Carrara e presidente Confindustria Marmomacchine), Elena e Michele Mannucci (Termisol Termica di Livorno) e Massimiliano Turci (Nuovo Pignone - Baker Hughes di Massa), rappresenteranno le istanze delle aziende associate

a Confindustria Livorno Massa Carrara al B20, il più autorevole fra gli Engagement Group istituiti dal G20. Riservato alle imprese e alle loro associazioni di rappresentanza dei Paesi G20, quest'anno il B20 si svolgerà con la regia di Confindustria, in prima linea per supportare la Presidenza italiana.

Al tavolo del B20, nato per formulare raccomandazioni di policy indirizzate alla Presidenza di turno in diversi settori strategici, sono presenti 1000 delegati titolari dei Paesi G20, vertici delle multinazionali e 3000 partecipanti complessivi per una comunità d'affari che conta oltre 6,5 milioni di imprese. L'intero processo opererà attraverso 8 Task Force composte da circa 100 delegati ciascuna, coordinate dalla chair Emma Marcegaglia e guidate dai ceo delle più importanti aziende nazionali.

Matteo Bertolini e Massimiliano Turci sono stati selezionati per far parte della Task Force Energia & Efficienza Energetica, Elena e Michele Mannucci partecipe-

ranno ai lavori della Task Force Integrità & Conformità e del Consiglio d'Azione sulla Sostenibilità e le Emergenze Globali e Marco De Angelis sarà attivo nella Task Force Commercio & Investimenti.

“Con l'arrivo dei vaccini e l'auspicio che la diffusione avvenga su larga scala e in tempi serrati, per il team del B20 le sfide da cogliere quest'anno sono molto ambiziose: da quella del cambiamento climatico, alla diffusione dell'innovazione, passando per la promozione della sostenibilità, fino alla riduzione delle disuguaglianze - ha dichiarato il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Cav. Lav. dottor Piero Neri - Il 2021 dovrà essere l'anno dell'avvio di una rigenerazione sociale, economica e ambientale a livello mondiale, un processo che imprimerà un forte impulso alla crescita economica e Confindustria Livorno Massa Carrara è orgogliosa di far parte di questo percorso verso un nuovo illuminismo imprenditoriale.”

CON IL PROGRAMMA DI TRASFORMARE TOTALMENTE TUTTE LE MOTRICI A GAS LIQUEFATTO

FERCAM amplia la flotta di motrici con il LNG

Consegnati i primi mezzi destinate alle spedizioni di carichi parziali (LTL) e groupage verso l'Europa



Hannes Baumgartner

BOLZANO – La nota azienda FERCAM d'ora in poi utilizzerà trattori a Gas Naturale Liquido (GNL) non solo per il trasporto di carichi completi, in uso in Italia dal 2018, ma avvierà anche una graduale sostituzione delle motrici destinate ai servizi LTL e groupage sull'asse del Brennero con destinazione Europa Settentrionale. Il 19 febbraio scorso per la consegna ufficiale delle prime motrici a GNL destinate ai servizi groupagistici europei presso la sede FERCAM di Bolzano è giunto anche Carmelo Impelluso, head of brand Europa di IVECO.

“La sostenibilità in ambito logistico si conferma essere uno dei nostri obiettivi strategici più importanti e siamo convinti del ruolo determinante che a tale riguardo assume il Gas Naturale Liquido (GNL), in attesa di un'alternativa ancora più efficiente costituita dal bio-GNL (GNL prodotto da fonti rinnovabili). A tal scopo ad autunno dello scorso anno abbiamo fatto un investimento per noi molto importante, siglando un accordo di partecipazione societaria alla Biogas Wipptal, che, dopo opportuni lavori di adattamento e riconversione, a partire da giugno avvierà presso il proprio impianto in Val di Vizze la produzione di GNL per autotrazione, contribuendo così alla realizzazione di una effettiva economia circolare come modello di sviluppo sostenibile” afferma Hannes Baumgartner, amministratore delegato di FERCAM.

La forte crescita del commercio elettronico, che in Italia e anche a livello europeo nei mesi scorsi ha subito una reale impennata, anche in seguito ai confinamenti a causa della pandemia, ha modificato, nel giro di poco tempo, anche le esigenze di trasporto di molti operatori; infatti, nel panorama logistico globale accanto ai trasporti a carico completo assumono



una sempre maggiore rilevanza le spedizioni di dimensioni e peso più ridotti. Il core business della società di logistica altoatesina comprende oltre ai trasporti a carico completo anche i servizi logistici nel settore LTL e groupage, effettuati con il supporto di una fitta rete di filiali nazionali e a livello europeo, i cui centri distributivi sono operati in proprio a livello nazionale, mentre all'estero ci si avvale della collaborazione di fidati partner logistici.

“Le prime otto motrici alimentate a GNL appena consegnate, ci avvicinano a una maggiore sostenibilità dei nostri servizi di linea europei, che attualmente comprendono un totale di 82 collegamenti diretti giornalieri dall'Italia verso tutta l'Europa”, conclude Hannes Baumgartner.

FERCAM ha ottenuto le prime esperienze positive con i veicoli alimentati a GNL in Spagna già nel 2014, quando questi automezzi ancora non potevano essere utilizzati in Italia per la mancanza di una adeguata rete di stazioni di rifornimento di GNL. Nel 2018, creati i presupposti per un rifornimento garantito degli automezzi, FERCAM ha avviato un graduale programma di ampliamenti del parco mezzi con trattori alimentati a GNL e destinati ai trasporti a carico completo. I costi di acquisto notevolmente più elevati sono compensati da evidenti

vantaggi ecologici, in quanto l'utilizzo di gas naturale come combustibile produce quantità irrilevanti di polveri sottili e ossido di azoto. Secondo i dati dell'azienda costruttrice IVECO, nei veicoli a GNL le emissioni omologate per il particolato hanno un valore del 99% inferiore rispetto all'equivalente valore limite degli Euro VI, ove poi con l'uso di biogas i valori di CO₂ sono pressoché annullati. Inoltre, sono notevolmente inferiori le emissioni di rumore con questi motori.

NEL PORTO DI TRIESTE “SEABIN”

Cestino che aspira i rifiuti marini

L'AdSP ha posizionato il primo dispositivo alla radice del Molo Fratelli Bandiera



TRIESTE – A volte le idee concettualmente più semplici sono quelle che funzionano meglio. Per contribuire a risolvere l'inquinamento dei porti causato dalla plastica, da un paio di anni nel mondo si sta diffondendo una nuova tecnologia, consistente in un cestino galleggiante per la raccolta dell'immondizia flottante. Si chiama Seabin (letteralmente bidone del mare) ed è un dispositivo posizionato a filo d'acqua, capace di raccogliere più di 500 kg di rifiuti plastici presenti in mare in un anno.

Il cestino è efficace soprattutto in aree come i porti, dove si accumulano i detriti, per tale motivo anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ne ha installato uno al Molo Fratelli Bandiera.

Funzionando in continuo, h24, sette giorni su sette, Seabin darà un valido contributo alla pulizia del mare in prossimità della banchina alla radice del Molo Fratelli Bandiera, che rappresenta un punto di accumulo dei rifiuti nella cosiddetta “Sacchetta”, dove i mezzi nautici

operano con difficoltà e, nel caso di accumulo di sporcizia, risulta necessario l'intervento di personale addetto per una loro raccolta manuale.

Il cestino, il cui prototipo è nato dall'intuizione di due surfisti australiani, Andrew Turton e Pete Ceglinski, funziona catturando tutto ciò che incontra: risucchia la plastica grazie ad un'aspirazione continua dell'acqua di mare, raccogliendo e trattenendo tutti i rifiuti e microrifiuti galleggianti (pezzi di plastica, sacchetti, mozziconi di sigarette, fino alle fibre invisibili a occhio nudo).

“Siamo consapevoli che Seabin da solo non può risolvere i problemi dell'inquinamento in mare, - ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority giuliana, ma può dare un contributo per la pulizia degli specchi acquei, tanto che stiamo valutando il posizionamento di un altro dispositivo nel porto”.

DA UNA CITAZIONE DURANTE LA FIDUCIA AL NUOVO GOVERNO

Brebemi esempio virtuoso di sviluppo tecno-ambientale

Un progetto di elettrificazione lungo l'autostrada, che ha già numerose colonnine GNL

BRESCIA – La A35 Brebemi è stata citata alla Camera dei Deputati, nel corso del dibattito sulla fiducia al nuovo Governo Draghi. L'onorevole Alessandro Sorte ha portato come esempio virtuoso di infrastruttura tecnologicamente avanzata che guarda alla transizione energetica, l'autostrada A35 direttissima Brescia-Milano e il progetto pilota che vede la stessa in prima linea nel processo verso la de-carbonizzazione.

«Sulla Brebemi si sta sperimentando l'elettrificazione dell'autostrada con sistemi di ricarica in itinere, in analogia a quanto sta avvenendo in Germania, in Svezia e nel resto del

mondo - ha affermato l'onorevole Sorte - Il settore dei trasporti, con una continua crescita delle emissioni di CO₂, necessita di interventi strutturali a breve termine per rispettare i target dell'accordo di Parigi, per questo può diventare un innovativo laboratorio tecnologico e ambientale. Riteniamo che gli investimenti per la conversione “green” delle autostrade italiane debbano poter accedere alle linee di finanziamento che saranno messe a disposizione dal Recovery Fund».

A35 Brebemi è già proiettata al futuro attraverso un deciso percorso che punta alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, mantenendo

inalterate le sue unicità legate alla sicurezza e all'esperienza di guida in totale comfort. Già nel 2019 l'autostrada si è dotata di stazioni di ricarica per carburante GNL (Gas Naturale Liquido), le prime in Italia su un'autostrada a pagamento. Sempre in questo ambito A35 Brebemi sta avviando un nuovo importante progetto pilota di elettrificazione che, attraverso l'intelligente collaborazione con partner di prestigio come il Politecnico di Milano, grandi realtà industriali e, soprattutto, con il patrocinio della concedente CAL SpA, di Regione Lombardia nonché con il supporto di AISCAT, sta suscitando grande interesse.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di
Spedizioni MarittimeDirettore responsabile
ANTONIO FULVICommerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATIGrafica e impaginazione
GRAZIA BOSONEDirezione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
www.lagazzettamarittima.itEditore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76Autorizzazione del Tribunale di
Livorno n. 217 del 10 giugno 1968Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica ItalianaE' vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

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

Stampato su carta
ecologicagreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

CON LE OFFERTE SULLA LINEA TRA LIVORNO ED OLBIA

Tutta la magia della Sardegna per la prossima stagione estiva

Le navi gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa altra novità del 2021

NAPOLI – Anche per la stagione 2021 la Sardegna è il cuore della rete di collegamenti marittimi proposta da Grimaldi Lines. Il suo mare incontaminato, le sue spiagge di sabbia bianca e sottile, le rocce millenarie e il profumo del mirto attirano ogni anno tutti coloro che desiderano trascorrere qualche giorno tra relax e natura: un'utenza molto allargata, che richiede sempre più di iniziare la vacanza con un viaggio via mare particolarmente confortevole e sicuro.

Dopo l'introduzione del nuovo collegamento da Salerno e Palermo per Cagliari e viceversa, Grimaldi Lines dedica agli amanti dell'isola un'altra importante novità: famiglie, coppie e gruppi di amici potranno viaggiare a bordo dei cruise ferry gemelli Cruise Sardegna e Cruise Europa. Le due navi moderne ed accoglienti, destinate alla linea Livorno-Olbia e viceversa, incrementano notevolmente la capacità di trasporto da/verso la Sardegna del nord e consentono alla Compagnia di

rispondere positivamente alla richiesta del mercato sempre in crescita. La Cruise Sardegna è entrata in servizio giovedì 18 febbraio, mentre l'11 marzo è previsto il primo viaggio della Cruise Europa.

Le due unità, che possono accogliere fino a 2.850 passeggeri e 215 auto al seguito per ogni viaggio effettuato, offrono agli ospiti un elevato standard di accoglienza e servizi. I passeggeri potranno usufruire di 413 cabine di ogni tipologia (interne, esterne, junior suite e Owner's suite) e 547 poltrone reclinabili. Per trascorrere piacevolmente la traversata, si potrà scegliere tra ristorante à la carte, self-service, caffetterie, negozio, piscina esterna con solarium, area attrezzata per bambini, centro benessere con palestra ed altri ampi spazi per l'intrattenimento notturno.

Sulla destinazione Sardegna Grimaldi Lines ha concentrato le navi più belle del Mar Mediterraneo, confermando la centralità dell'Isola nei piani di crescita del-

la Compagnia. Cruise Sardegna e Cruise Europa si affiancano infatti alle ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona, che navigano sulla rotta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona e ritorno e che vantano un importante primato: sono infatti le prime navi del Mediterraneo a zero emissioni in porto, a testimonianza dell'attenzione della Compagnia per modalità di trasporto sempre più green e rispettose dell'ambiente. La Compagnia collega inoltre Civitavecchia ad Olbia e viceversa, da giugno a settembre.

Sotto il profilo della politica tariffaria, è attualmente attiva l'offerta speciale Advanced Booking, che garantisce il 20% di sconto (diritti fissi esclusi) a chi prenota entro il 31 marzo 2021 con partenza tra il 15 giugno e il 15 settembre 2021. In ogni periodo dell'anno è inoltre possibile usufruire di ulteriori promozioni a tempo, nonché della tariffa speciale Sardi Doc, riservata ai passeggeri nativi e/o residenti sull'isola.



CON UNO SPECIFICO CORSO DI FORMAZIONE

Modulo Cybersecurity per ufficiali di Grimaldi

NAPOLI – Con l'aumento delle tecnologie digitali a bordo anche la sicurezza informatica diventa un requisito importante per la formazione dei marittimi.

Tanto da rientrare dall'inizio dell'anno nell'ambito delle certificazioni considerate obbligatorie. IMAT, proprio su questo tema, ha tenuto nei giorni scorsi il suo primo corso di formazione in Cybersecurity.

Dieci tra primi ufficiali e comandanti del Gruppo Grimaldi hanno seguito e concluso il modulo "avanzato" di otto ore realizzato e condotto in modalità sincrona

dall'ammiraglio Francesco Chiappetta.

Il corso, infatti, è articolato attorno ad un livello "manageriale" - diretto a Ufficiali del livello direttivo, di coperta e macchina - e uno "operativo" - per le matricole "gente di mare" di prima e seconda categoria e al personale operativo destinato a prestare servizio a bordo di navi mercantili. L'attività didattica è strutturata su più lezioni da 60 minuti e, per il livello avanzato, prevede esame/analisi di casi concreti di incidenti/attacchi informatici in ambito marittimo e attività pratica e di

addestramento per la verifica delle qualità decisionali.

SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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

DALL'AGENZIA DOGANE DI TOSCANA, SARDEGNA E UMBRIA

Sequestrati negli aeroporti 1.300 chilogrammi d'alimentari



FIRENZE – Nell'ambito dei controlli volti a contrastare i traffici illeciti, i funzionari ADM in servizio presso gli scali aeroportuali delle Regioni Toscana, Sardegna e Umbria (Firenze, Pisa, Cagliari-Elmas, Olbia, Alghero e Perugia), con la collaborazione dei militari della Guardia di Finanza, hanno eseguito nel corso dell'anno 2020 il sequestro di 1.302 Kg di prodotti

alimentari di origine animale e vegetale, così suddivisi:

564 Kg di carne e salumi; 567 Kg di latticini; 15 Kg di pesce; 156 Kg di vegetali.

I prodotti, sprovvisti di idonea confezione, etichetta e certificazione sanitaria e quindi non a norma per origine e sanità degli stessi, sono stati rinvenuti all'interno dei bagagli al seguito di passeggeri

provenienti, nella maggior parte dei casi, da Cina, Albania, Senegal, Zambia, Russia, Turchia, Brasile, Tunisia e Filippine.

I suddetti risultati si inseriscono nel più ampio quadro delle attività di controllo poste in essere da ADM e dalla Guardia di Finanza presso gli spazi doganali aeroportuali volte alla prevenzione e alla tutela della salute pubblica.

PER AIUTARE CON LE MEDICINE OLTRE 430 MILA BISOGNOSI

Al banco farmaceutico oltre 468.000 confezioni

ROMA – Durante la GRF - Giornata di Raccolta del Farmaco di Banco Farmaceutico (9 - 15 febbraio), i cittadini hanno donato 468.000 confezioni di medicinali, pari a un valore superiore a 3,5 milioni di euro. Questi farmaci aiuteranno più di 434.000 persone povere di cui si prendono cura 1.790 realtà assistenziali convenzionate con la Fondazione Banco Farmaceutico onlus. Tali realtà hanno espresso a Banco Farmaceutico un fabbisogno pari a oltre 979.000 confezioni di farmaci che, grazie alla raccolta, sarà coperto al 48%.

All'iniziativa hanno aderito 4.869 farmacie. Sono stati coinvolti più di 14.000 volontari e oltre 17.000 farmacisti. I titolari delle farmacie hannodonato circa 730.000 euro.

La GRF si è svolta sotto l'Alto Patronato del presidente della Repubblica, con il patrocinio di Aifa e in collaborazione con Cdo

Opere Sociali, Federfarma, Fofi, Federchimica Assosalute, Egualia - Industrie Farmaci Accessibili, FederSalus e BFRResearch. Intesa Sanpaolo è Partner Istituzionale dell'iniziativa. La GRF è stata realizzata grazie all'importante contributo incondizionato di IBSA Farmaceutici, Teva Italia ed EG Stada Group, e al sostegno di DOC Generici, Zentiva, DHL Supply Chain, Piam Farmaceutici e Unico - La Farmacia dei farmacisti. La Giornata è stata supportata da Rai per il sociale, Mediafriends, La7, Sky per il sociale, e Pubblicità Progresso.

Sostegno Diretto - Banco Farmaceutico, per garantire la consegna dei farmaci in tutta Italia e gestire gli aspetti logistici della distribuzione, ha bisogno di risorse. È possibile contribuire con una donazione diretta attraverso PayPal, con carta di credito, effettuando un bonifico all'Iban IT23J0311002400001570013419,

e destinando il proprio 5X1000 al C.F. 97503510154. Per info, <https://www.bancofarmaceutico.org/dona-ora>.

Recupero Farmaci Validi - All'interno di oltre 464 farmacie che aderiscono all'iniziativa in 19 province italiane, sono posizionati appositi contenitori di raccolta facilmente identificabili in cui è possibile - con l'assistenza del farmacista - donare i medicinali di cui non si ha più bisogno. Per info visita <https://www.bancofarmaceutico.org/cosa-facciamo/recupero-farmaci-validi>.

Donazioni Aziendali - Nel 2020, grazie alla collaborazione con 48 aziende farmaceutiche, sono stati raccolti 1.691.781 prodotti (farmaci, integratori, presidi e dispositivi di protezione individuale), pari a un valore di 12.014.677 euro. Invitiamo le aziende a contattarci, scrivendo asilvia.bini@bancofarmaceutico.org.

ALIS ribadisce al nuovo Governo l'urgenza di vaccinare la logistica

Guido Grimaldi: "Lanciamo un appello al Governo Draghi per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori del settore e per consentire la regolare continuità degli approvvigionamenti nel Paese"



Guido Grimaldi

ROMA – "Visto il ruolo fondamentale svolto dagli operatori del trasporto e della logistica fin dall'inizio, avevamo già richiesto di considerare tali categorie come prioritarie per la vaccinazione. Oggi lanciamo un appello al nuovo Governo ribadendo che è assolutamente necessario garantire una vaccinazione urgente per i lavoratori del settore al fine di tutelare la salute e la sicurezza nonché per consentire la regolare continuità degli approvvigionamenti nel Paese".

Il presidente di ALIS Guido Grimaldi torna sulla necessità di tutelare in via prioritaria con il vaccino chi opera quotidianamente nel settore del trasporto e della logistica.

"Siamo certi che, in linea con le dichiarazioni del presidente Draghi sull'importanza della logistica anche per la campagna vaccinale, il Governo porrà la giusta attenzione nei confronti di tutti quegli operatori che ogni giorno svolgono una funzione vitale nella catena di approvvigionamento globale, salvaguardando la consegna di merci e beni di prima necessità così come la distribuzione dei vaccini".

"Ribadiamo pertanto l'importanza di vaccinare una categoria - prosegue Guido Grimaldi - così fondamentale per la comunità nazionale e per l'economia, come i lavoratori marittimi e gli equipaggi imbarcati sulle navi, gli

autisti che ogni giorno percorrono centinaia di chilometri sui loro camion, i macchinisti e tutte le figure del mondo ferroviario, gli operatori portuali ed interportuali e l'intero popolo del trasporto e della logistica che è costantemente in prima linea".

"Riponiamo grande fiducia nell'accogliimento della nostra richiesta - conclude il presidente di ALIS - specialmente a seguito del discorso programmatico del presidente Draghi, nel quale ha sottolineato come la velocità nella campagna di vaccinazione sia essenziale non solo per proteggere gli individui e le loro comunità sociali, ma ora anche per ridurre le possibilità che sorgano altre varianti del virus".

NELL'ANNO DELLA PANDEMIA GLOBALE

Interporto di Nola: segnali positivi

Il terminal intermodale ha anche registrato un incremento di traffici del 2% - Lo sviluppo delle spedizioni su ferro



NOLA – Nonostante l'emergenza sanitaria da Covid-19, il traffico e la movimentazione merci dell'Interporto di Nola nell'anno della pandemia hanno registrato un andamento sostanzialmente invariato e in alcuni settori leggermente positivo. In particolare, TIN – Terminal Intermodale Nola S.p.A. (società controllata da Interporto Campano S.p.A.), che gestisce l'area intermodale, ha segnato un incremento del +2%, passando da 87.361 UTI movimentate nel 2019 a 88.522 nel 2020.

Cresce anche il numero degli UTI trasportate su Nola dalla ISC Intermodal con una variazione del +24% (30.948 UTI nel 2020 – 24.975 nel 2019) e quello dei treni operati complessivamente da ISC-Interporto Servizi Cargo (2.674 treni, +8%), dati che hanno compensato la lieve percentuale in calo dei treni in arrivo/partenza su Nola (-1%). Difatti, a trainare la crescita delle due controllate ISC e ISC Intermodal, sono stati l'intensificazione dei collegamenti ferroviari e diversi accordi commerciali. Dopo aver raggiunto il record di frequenze per un collegamento intermodale tra nord e sud Italia, con 16 treni a settimana per il treno Verona – Giovinazzo, Interporto Servizi Cargo ha anche attivato recentemente un collegamento ferroviario con la Cina che sta incontrando un crescente gradimento del mercato: in questo

modo la merce arriva via treno dal far east all'interporto di Nola senza nessun trasbordo intermedio, con un transit time di circa 30 giorni, e percorrendo 9.060 km di ferrovia.

Riguardo al traffico su gomma, i dati del 2020 segnalano la movimentazione di ca. 4.928.502,65 tonnellate di merci rispetto alle 5.426.220,15 del 2019.

Secondo l'amministratore delegato di Interporto Campano, Claudio Ricci, "il 2020 è stato un anno particolare per tutti, ma nonostante le difficoltà che l'emergenza Covid ha generato, l'Interporto di Nola è riuscito comunque a registrare dati positivi per il traffico merci, confermano anche le tendenze di crescita specie di quelli intermodali e ferroviari. Ed è proprio la parola crescita, unitamente ad innovazione, che rappresenta oggi la key word essenziale per Interporto Campano – società che gestisce l'Interporto di Nola. Oltre allo sviluppo delle attività operative core, in primis il trasporto ferroviario merci e l'intermodalità, puntiamo all'ampliamento dell'area interportuale e alla valorizzazione del sito esistente, attraverso l'attrazione di nuovi utenti (logistica, servizi e light industrial), ad investimenti per l'applicazione di tecnologie AI e automazione, anche in considerazione delle prospettive di sviluppo della Zona Economica Speciale (ZES)".

Countdown per la “Leonardo da Vinci” la più moderna posacavi al mondo

Prysmian ha affidato a Sea World Management la gestione della nuova ammi-
raglia ad alta tecnologia che entrerà in servizio nella seconda metà dell'anno

MONACO – Si chiama giustamente “Leonardo da Vinci” la più moderna e tecnologicamente avanzata nave posacavi al mondo, realizzata dai cantieri Vard in Brattvåg, Norway per il gruppo Prysmian e prevista in consegna nella seconda metà dell'anno. La nave sarà gestita dalla società Sea World Management di Montecarlo, che già cura il management delle altre tre navi posa-cavi del gruppo Prysmian impegnate in differenti aree del mondo.

“Per noi la scelta di Prysmian - sottolinea Roberto Corvetta, ceo di Sea World Management - è motivo di grande orgoglio. Da un lato, è infatti il riconoscimento del buon lavoro svolto dal nostro gruppo nel management delle altre tre unità specializzate di Prysmian; dall'altro è una sorta di “certificazione” per Sea World Management della capacità tecnica di operare anche le navi tecnicamente più complesse, garantendo l'ottimizzazione delle loro funzioni”.

La firma del contratto per la



nuovissima posacavi della Prysmian consolida la collaborazione fra Sea World Management e Prysmian Group a completamento del primo anno di gestione delle altre tre unità di Prysmian in tre differenti aree operative, in un periodo, reso particolarmente complesso dalla pandemia, che ha evidenziato la capacità di SWM di reagire con la massima flessibilità ed elasticità agli stress del mercato, individuando e reclutando (sotto la guida di Guglielmo Ruggeri, general manager di SWM) le risorse professionali in

grado di affrontare questa situazione di emergenza.

SWM garantisce servizi dal full management alla consulenza a diversi clienti che gestiscono complessivamente 21 navi (cisterne e bulk carriers oltre alle tre già citate navi posa cavi) confermando di essere in grado di svolgere un'attività diversificata mantenendo sempre e comunque alti standard qualitativi indipendentemente dalle tipologie di navi.

Quotata alla Borsa di Milano, Prysmian Group è leader mondiale

nel settore dei sistemi in cavo per l'energia e le telecomunicazioni. Con quasi 140 anni di esperienza, un fatturato pari a oltre 11 miliardi di Euro, circa 29.000 dipendenti in oltre 50 Paesi e 106 impianti produttivi, Prysmian ha investito risorse e tecnologia nella progettazione della più moderna posacavi, la Leonardo da Vinci, in grado di installare i cavi sino a una profondità di 3000 metri. La nave è dotata di due piattaforme rotanti con capacità di 10.000 e 7.000 tonnellate, le più alte disponibili sul mercato.

La nave è la prima a essere dotata dei thruster retrattili della Wartsila WST-24R in grado di assicurare la massima stabilità durante le operazioni di posa dei cavi e di ridurre al massimo l'impiego di spazio a bordo.

La Leonardo da Vinci opererà in un mercato, quello dei cavi sottomarini, che - secondo le ultime previsioni - dovrebbe raggiungere entro il 2025 un fatturato complessivo di 26,16 miliardi di dollari grazie a un tasso di crescita annuale superiore al 12%.

FONDAZIONE LIVORNO PRESENTA

Volontariato in emergenza nuovi strumenti per sostenerlo

Un articolato webinar venerdì prossimo 26 febbraio

LIVORNO – Le associazioni del volontariato sono sempre più utili e insostituibili per integrare le prestazioni del servizio pubblico, soprattutto nel settore sociale e socio sanitario. Ma la platea di cittadini che è dovuta ricorrere al sostegno delle associazioni del terzo settore si è drammaticamente allargata in questo ultimo anno sotto il peso delle emergenze economiche, sociali e sanitarie procurate dal Covid.

Il volontariato chiede aiuti. Ha

bisogno di risorse: finanziamenti ma anche personale giovane e dinamico che possa sostituire la vecchia guardia, quella che ha fondato le associazioni e che tanto ha dato in termini di generosità e impegno ma che ha elevato ad una soglia piuttosto alta l'età media del corpo dei volontari.

Intanto il mondo va avanti e nuovi strumenti finanziari si stanno affermando. Di alcuni di essi potrà sicuramente beneficiare il terzo settore, quell'universo che in Italia muove l'8 per cento del PIL.

È stato esteso anche agli Ets, per esempio, il Superbonus, l'agevolazione prevista dal Decreto Rilancio che eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute per specifici interventi in ambito di efficienza energetica, antisismici, fotovoltaici ecc. Per facilitare l'accesso alle detrazioni, l'Enea, agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo sostenibile, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico e con l'Agenzia delle Entrate, ha messo a disposizione un sito WEB e una guida rapida bonus casa per la trasmissione dei dati relativi agli interventi edilizi e tecnologici e per la consultazione delle pratiche in corso.

Altri strumenti sono in corso di

sperimentazione e potranno portare nuova linfa.

Il Social Green Deal dell'impresa sociale Fratello Sole - che realizza l'efficientamento energetico di immobili di immobili del terzo settore - sta dimostrando come l'energia possa diventare una chiave di emancipazione dalla povertà. Nel mondo sono i più poveri a vivere tra le discariche e sono le famiglie più modeste a fare fatica nel sostenere le spese energetiche. L'energia pulita estesa a tutti è un obiettivo primario per un mondo migliore.

Fondazione Etica, invece, da 13 anni sta portando avanti il suo percorso di innovazione in ambito politico e sociale basato sull'etica pubblica e la sostenibilità. Così è stato a Rispescia, nel parco della Maremma grossetana, dove, insieme a altri enti, ha sostenuto il progetto dell'associazione Lu.Ci per riportare alla vita una vecchia colonia che negli anni '50 accoglieva gli orfani dei contadini e che diventerà un polo di aggregazione con ristorante bio dai costi sostenibili e prodotti a chilometro zero provenienti dalle aziende agricole del parco regionale. La gestirà una cooperativa, che offrirà lavoro a disoccupati, disabili, ex carcerati, migranti ed altri soggetti in difficoltà.



ta ma coinvolgerà anche gli studenti dell'istituto alberghiero della zona.

Sono questi gli argomenti che saranno analizzati con gli esperti del settore nel corso del quarto webinar (segue quelli rivolti agli Anziani, al Dopo di Noi e ai Giovani) dedicato da Fondazione Livorno ai problemi sociali emergenti e agli interventi da promuovere per affrontarli, in programma per venerdì prossimo 26 febbraio dalle 16.

Programma: Introduce Cinzia Pagni vicepresidente Fondazione Livorno.

Interventi: Federico Testa presidente Enea Bonus ristrutturazioni e risparmio energetico.

Fabio Gerosa presidente Fratello Sole Il Social Green Deal: terzo settore e transizione ecologica.

Paola Caporossi direttore di Fondazione Etica Investimenti a impatto sociale: ripensare il sociale come motore di sviluppo economico.

Conclusioni di Fabio Serini consigliere di Amministrazione Fondazione Livorno.

PER VELOCIZZARE IL TRASPORTO DEI CAMPIONI DA ANALIZZARRE

Accordo CNT-Trenitalia: donazioni d'organi sulle Freccie



Accordo Cnt - Trenitalia sul trasporto dei campioni biologici con le Freccie

ROMA – La donazione e il trapianto di organi e tessuti viaggeranno anche sulle Freccie di Trenitalia S.p.A..

L'accordo con il Centro Nazionale Trapianti conferma il grande impegno del Gruppo FS Italiane nella Corporate Social Responsibility.

La donazione e il trapianto di organi e tessuti viaggeranno anche sui treni alta velocità di Trenitalia (Gruppo FS Italiane). Il Centro nazionale trapianti e Trenitalia hanno sottoscritto un accordo di collaborazione per il trasporto dei campioni di materiale biologico la cui analisi è necessaria per stabilire la compatibilità tra donatore e ricevente prima di ogni trapianto.

In caso di prelievo di organi, infatti, è necessario svolgere alcune indagini sul donatore, che comprendono la cosiddetta tipizzazione

HLA, che è il profilo immunogenetico, e il crossmatch, ovvero la compatibilità con i pazienti in lista d'attesa. Per questo è necessario consegnare alcuni campioni biologici del donatore ad uno dei 15 laboratori di immunologia della Rete nazionale trapianti. Grazie all'accordo appena stipulato, Trenitalia metterà a disposizione gratuitamente i propri treni per consentire il trasporto del materiale biologico nel più breve tempo possibile. Sarà la Sala operativa Alta Velocità di Trenitalia a individuare il primo treno disponibile: il contenitore con i campioni, conservati ed etichettati secondo le rigorose procedure di sicurezza del CNT, sarà affidato al capotreno, che provvederà a consegnarlo nella stazione di destinazione al personale sanitario del laboratorio. In caso di emergenza

sarà sempre possibile allertare la Polizia ferroviaria o la Protezione civile.

“In un processo di donazione e trapianto il fattore tempo è fondamentale - commenta il direttore del CNT, Massimo Cardillo - e il trasporto ferroviario offre garanzie di qualità, sicurezza ed efficacia. Siamo grati a Trenitalia per questo supporto prezioso che arricchisce la rete integrata dei trasporti a scopo trapiantologico e che rafforza l'impegno del Servizio sanitario nazionale nei confronti dei quasi 9mila pazienti in attesa di un organo”.

“È un orgoglio per Trenitalia e per tutto il Gruppo FS Italiane - ha sottolineato Paolo Attanasio, direttore Divisione Lunga Percorrenza di Trenitalia - mettere a disposizione le Freccie per un impegno così nobile come quello del trasporto di materiale biologico per il Centro Nazionale Trapianti. In questi anni l'Alta Velocità di Trenitalia ha ridotto le distanze e unito i centri urbani del Paese favorendo gli spostamenti delle persone in treno. Questo accordo accorcerà i tempi di viaggio anche per i campioni biologici che saranno consegnati nel più breve tempo possibile ai laboratori che effettueranno le analisi”.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA
international forwarders



William Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu



LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tassati gli aiuti

cazione della tassazione ordinaria. Tra l'altro l'interpretazione delle norme nel senso della non tassabilità dei ristori era stato seguito dalla stessa struttura commissariale presso la Regione Liguria, che, al momento della liquidazione dei ristori alle Imprese, non ha applicato la ritenuta d'acconto. Ora le conseguenze per le aziende sono gravissime considerata anche la retroattività della lettura dell'Agenzia su ristori che l'impresa hanno già investito per sopravvivere con estrema difficoltà alla crisi pandemica e ai ripetuti danni generati dai cantieri autostradali liguri. Secondo Trasportounito, "di fronte a una vera e propria "vacatio legis," la parola oggi può solo tornare alla politica che in tempi brevissimi dovrà fornire le precisazioni sui ristori e quindi sullo spirito che ha improntato il decreto Genova". "Chiediamo - conclude Tagnochetti - ai parlamentari liguri un intervento chiarificatore e normativo che riaffermi il principio per cui in tragedie come quella del ponte Morandi il ristoro deve avere effettiva valenza di aiuto alle imprese e non essere, quindi, soggetto a tassazione.

AdSP dello Stretto: ok

rispettive concessioni fino al 2033, ai sensi della legge 30 dicembre 2018, n. 145. "Il TAR Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale" dichiara Mario Mega, presidente dell'AdSP dello Stretto. "Siamo soddisfatti dell'esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, improntata al pieno rispetto dei dettati normativi e dei principi, riconosciuti in particolare dalla legislazione europea, di concorrenza e pari opportunità fra le imprese. Siamo consapevoli che su questo tema ci sia una grande diversità di interpretazione delle norme da parte degli addetti ai lavori e che l'applicazione sia differente passando da un Ente all'altro ma, come sempre, ispirarsi ai principi delle norme comunitarie è una scelta semplice, corretta e di buon senso anche se, per qualcuno, poco piacevole" conclude il presidente Mega.

PMI, quali strumenti?

quello delle pari classe svizzere. Non stupisce quindi che una strada per la ripresa dell'economia post, ma anche durante, la pandemia passa per i mercati esteri, da raggiungere attraverso strumenti che hanno la logistica specializzata al proprio centro. Pre-pandemia le piccole e medie imprese italiane esportatrici privilegiavano l'innovazione nelle fasi di progettazione e produzione, considerando le fasi a monte (sourcing e logistica industriale) e a valle (logistica distributiva) meno importanti, servizi da comprare sul mercato al minor prezzo possibile. Inoltre, la maggioranza delle PMI tende ancora oggi a gestire internamente la logistica e i trasporti, affidandosi a fornitori diversi per ogni fase, con l'idea che l'outsourcing logistico sia una soluzione per grandi aziende. E ad affidarsi a un approccio franco fabbrica, senza porre il giusto peso a ciò che accade al proprio prodotto una volta uscito dai cancelli dello stabilimento o del laboratorio. Con conseguenze immediate sulla propria reputazione quando qualcosa va storto. Nel mercato ipercompetitivo che dominerà lo scenario internazionale post-pandemia, gli strumenti logistici saranno invece una componente chiave del successo, arrivano a caratterizzare il prodotto in modo diretto e non solo come "valore" legato alla puntualità e all'integrità

dello stesso. Anche le PMI dovranno scoprire le possibilità di servizi come picking, multisource kitting, lavorazione finale, repackaging, effettuati in prossimità del luogo di destinazione da fornitori specializzati e perfettamente esperti del mercato e delle sue regole. La sessione, in programma l'8 marzo a partire dalle ore 11 in diretta streaming, vedrà la partecipazione di Silvia Moretto, vice presidente Vicario, Confetra e presidente, Fedespedit, Carlo Ferro, presidente ICE/ITA, Anna Del Sorbo presidente Gruppo Piccola Industria Napoli, Francesco Benevolo, direttore RAM, Luigi Legnani, presidente FERCARGO, Andreas Nolte, presidente ASSOFERR, Alessandro Santi, presidente FEDERAGENTI, Marco Arletti, ADACI, Marco Lopez de Gonzalo, Studio Legale Mordiglia, Stefano Valvason, direttore generale A.P.I.. La sessione sarà condotta da Maurizio De Cesare, direttore di Porto&Interporto. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è dal 2017 l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, il mondo dell'economia produttiva italiana e la realtà politico-amministrativa. L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione al link: www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/. Maggiori dettagli sull'agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeet-industry.it.

Noli marittimi quanto pesano

merci in container - scrive SupplyChainItaly - inizia a indurre mutamenti negli scambi commerciali che fino a pochi mesi fa sarebbero sembrati impossibili nell'import-export con l'Italia. Carichi normalmente spediti in container scelgono altre navi (in particolare le merci di basso valore) oppure gli importatori italiani optano per approvvigionarsi in altri mercati, in primis nell'Est Europa, perché la tratta marittima della catena logistica inizia ad avere un'incidenza troppo elevata sul prezzo finale del prodotto. Una recente analisi pubblicata da Unicredit Research - riporta sempre SupplyChainItaly nel suo sito web - ha iniziato a parlare del tema spiegando però che gli effetti sarebbero al momento ancora limitati e un rischio d'inflazione generato dall'elevato costo delle spedizioni fra Asia ed Europa al momento non appare come probabile. "Assumendo che il costo del trasporto incide per un 5% sul valore totale delle merci spedite via mare (fonte Unctad), il prezzo delle importazioni europee potrebbe salire di un 2,3%. Questo però sarà vero solo nel caso in cui i noli marittimi dovessero permanere a livelli molto elevati per un lungo periodo di tempo" dice il report di Unicredit. Secondo il Freightos Baltic Index la rata di nolo per un container standard da 40 piedi trasportato via nave dall'Estremo Oriente all'Europa è passato dai 2.100 dollari di novembre ai 7.800 dollari attuali. Questa è la rotta più cara per gli importatori italiani. Un approfondimento dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto su dati di Ihs Markit mostra chiaramente come noli marittimi quadruplicati nel giro di 12 mesi abbiano in realtà un'incidenza significativa su alcune particolari categorie merceologiche (su altre meno). In generale, per ogni container da 40' che contenga merce per un valore di circa 50.000 dollari, l'incidenza del trasporto via nave è salita dal 4,6 al 15,3%, mentre per un box con dentro 80.000 dollari di prodotti è passata dal 2,8 al 9,5%. Valori che potrebbero effettivamente generare una certa spinta inflazionistica. Considerando il nolo attuale da 7.650 dollari per un trasporto dalla Cina al Mediterraneo, l'incidenza su un container da 40' carico di legno e prodotti di legno (valore della merce 5.420 dollari) è oggi del 141% mentre un anno fa, su prodotti minerali (11.266 dollari) è del 67,9%, su metalli (76.294

dollari) è del 10,03%, su prodotti alimentari (44.984 dollari) è del 17%, su prodotti animali (63.088 dollari) è del 12,13%, su pellami (82.532 dollari) è del 9,27%, su macchinari (189.322 dollari) è del 4,04% e infine su articoli come calzature (1.183.144 dollari) l'incidenza è solo dello 0,65%. Durante un recente confronto fra compagnie di navigazione e spedizionieri italiani organizzato dal Propeller Club di Milano, il presidente di Assagenti (agenti marittimi genovesi), Paolo Pessina, ha previsto che "l'attuale livello di noli possa proseguire per tutto il primo ma anche per il secondo trimestre dell'anno in corso", cancellando le speranze di quanti confidavano in una discesa significativa delle rate nelle prossime settimane o comunque dopo il Capodanno cinese. Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confraporto, a proposito dell'incidenza del trasporto marittimo sulla merce trasportata ha però affermato che "su un container carico ad esempio di scarpe da ginnastica è di circa lo 0,1% sul prezzo finale del bene, anche con noli da 7.500 dollari. Questo per dire che il costo del trasporto marittimo non incide sul valore finale dei prodotti ad alto valore aggiunto e in questo la globalizzazione continuerà a fare il suo corso". Duci ha poi aggiunto: "Con noli a 1.000 dollari viaggiavano in container anche il grano o la spazzatura ma quella era logistica malata. Ora quelle merci sono tornate a viaggiare via mare su navi portarinfuse". Il tema del cosiddetto reshoring, intendendo con ciò il ripensamento della delocalizzazione produttiva per riavvicinare o quantomeno diversificare i centri di produzione delle aziende, oltre che per l'emergenza Covid che a febbraio e marzo dell'anno scorso aveva bloccato le fabbriche cinesi, è tornato prepotentemente alla ribalta anche per effetto del "caro noli". Andrea Scarpa, vicepresidente e vertice del maritime advisory body della Federazione nazionale degli spedizionieri (Fedespedit), ha detto: "Queste rate porteranno a un rallentamento dei traffici globali via mare. Ci sono molte aziende italiane che stanno cambiando importatori per cercarne di più vicini, ad esempio in Europa, perché il costo del trasporto marittimo è diventato troppo caro. Nelle navi da 24.000 TEUs di capacità poi cosa ci metteremo?" ha domandato. Il collega Alessandro Pitto, vertice dell'associazione genovese degli spedizionieri Spediporto, ha evidenziato il fatto che il livello di servizio che i caricatori stanno ricevendo, o forse "sarebbe meglio dire subendo, è certamente inadeguato" denunciando quella che ormai è "una condizione di oligopolio". Pitto ha sottolineato come sia diventata una corsa a ostacoli quella per spedire in container: "per trovare la prenotazione, attendere la conferma dal vettore, confidare sull'arrivo della nave, trovare il container vuoto da riempire e poi sperare di riuscire a farlo imbarcare". Come noto l'affidabilità, in termini di puntualità dei servizi, da parte dei vettori marittimi che trasportano container nelle ultime settimane ha inoltre raggiunto un minimo storico. "Negli ultimi anni la logistica just in time delle aziende è sempre più dipendente dal trasporto e la containerizzazione è stata la spina dorsale della globalizzazione ma ora è andato in crisi il fondamento del basso costo del trasporto e l'affidabilità del servizio" ha proseguito Pitto. Per poi aggiungere: "Se costa caro ed è inaffidabile rischia di diventare sempre più complicato gestire una condizione che non riguarda solo il prezzo elevato delle rate di nolo ma anche l'organizzazione delle catene di fornitura" aggiunge ancora Pitto.

Alitalia rilancia il cargo

il volo partirà poi nuovamente alla volta del Giappone di venerdì, per fare ritorno a Malpensa nella giornata di sabato. L'Alitalia si è resa conto dell'importanza dei voli cargo dopo la accresciuta domanda che riguarda

ormai non solo le merci ad altissimo valore aggiunto, ma anche partite che hanno come priorità la velocità di consegna.

Luna Rossa (e inglesi verdi)

nelle qualificazioni finali abbia lasciato l'amaro in bocca al team della Gran Bretagna, che aveva boriosamente sfottuto gli italiani dopo le pre-qualifiche. In più: prima che cominciassero le finali il team inglese aveva addirittura preparato una grande festa della

vittoria, prenotando un albergo e il contorno come se la sfida con l'Italia fosse solo una perdita di tempo e una passeggiata. Saranno adesso i tecnici, in vista del grande match finale contro Emirati New Zealand, a rivelarci per quale miracolo Luna Rossa aveva prima perso e poi ha stravinto contro Ineos GB. Gli esperti dicono che sono state fondamentalmente le tattiche sui bordi a determinare le vittorie, perché la velocità delle due barche (se vogliamo chiamarle barche...) era pressoché uguale, con leggero vantaggio di Ineos con vento forte. Una vittoria dunque di uomini più che di tecnologia: e per l'Italia, di questi tempi, vale il doppio. Bravi! Ora facciamo gli scongiuri: i detentori della Coppa, Emirates New Zealand, sono fortissimi, con tutti i vantaggi, per di più,

CAROLI

Hotels

di "giocare in casa" e di aver stabilito loro le regole. Ci vorrà un miracolo? Beh, non siamo un paese di navigatori e di Santi?

Sul trasporto aereo in crisi il ministro convoca sindacati

L'incontro è per lunedì prossimo 1 marzo - Quasi cinquantamila lavoratori interessati



Enrico Giovannini

handlers, catering, e tutte le aziende dell'indotto. Sottolineiamo che nel frattempo altri paesi europei si sono già mossi per difendere le loro aziende". Prosegue la Fit-Cisl: "È arrivata ora una convocazione del

nuovo ministro dei Trasporti per il 1° marzo 2021. È un buon segnale e un fatto positivo, ma il tempo passa e l'urgenza rischia di diventare emergenza. Per tutte queste ragioni la prossima settimana le articolazioni della Fit-Cisl, unitamente alle lavoratrici e ai lavoratori del settore, metteranno in campo una serie di iniziative atte a informare e sensibilizzare livelli istituzionali, stakeholder e opinione pubblica sulla necessità di rilanciare il settore. Attendiamo inoltre una convocazione urgente dal Ministero per lo Sviluppo Economico per affrontare e finalmente risolvere le crisi aperte. Confidiamo in un intervento deciso e risolutivo del Governo affinché livelli occupazionali e reddito delle lavoratrici e dei lavoratori siano salvaguardati".

CON IL DIPARTIMENTO DI ECONOMIA AZIENDALE

L'Università Roma Tre socio onorario di ALIS

Convenzione quadro per promuovere la formazione giovanile diffondendo i valori di sostenibilità, internazionalizzazione e digitalizzazione

ROMA – "Siamo fieri ed orgogliosi dell'adesione del Dipartimento di Economia Aziendale dell'Università degli Studi Roma Tre, autorevole e prestigioso Ateneo romano con una forte dimensione internazionale ed una grandissima attenzione nei confronti dell'alta formazione, che rappresentano senza dubbio importanti punti di condivisione con l'attività e gli obiettivi di ALIS. Abbiamo infatti stipulato una Convenzione quadro proprio per promuovere forme integrate di collaborazione sul piano scientifico e didattico, anche allo scopo di diffondere la cultura di impresa nel settore dei trasporti e della logistica, con particolare riferimento allo sviluppo della sostenibilità, dell'internazionalizzazione e della digitalizzazione in quest'ambito". Il presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta così l'ingresso in qualità di socio onorario del Dipartimento di Economia Aziendale dell'Università degli Studi Roma Tre, Ateneo nato nel 1992 ed ormai definitivamente posizionato tra le migliori Università nelle principali classifiche internazionali, che conta 12 Dipartimenti con oltre 100 corsi di Laurea triennale e magistrale, Master, Corsi di perfezionamento, Dottorati di ricerca e Scuole di Specializzazione. "L'ampia offerta formativa di Roma Tre e del Dipartimento, nonché il crescente numero di studenti iscritti testimoniano come quest'Università così giovane - aggiunge il presidente di ALIS - sia profondamente orientata ad una visione moderna e dinamica, riconoscendo anche tra i suoi valori fondanti la promozione e l'organizzazione della ricerca a livello

internazionale, la digitalizzazione, la salvaguardia dell'ambiente e lo sviluppo della sostenibilità, l'incentivazione del merito. Siamo convinti che Roma Tre rappresenti un modello virtuoso di Università del futuro e per questo siamo ancor più motivati a cooperare, valorizzando un costruttivo confronto tra il mondo imprenditoriale e quello accademico, per offrire ai giovani concrete opportunità di crescita personale, formativa e professionale". "La Convenzione che da oggi lega il nostro Dipartimento ad ALIS, l'Associazione Logistica per l'Intermodalità Sostenibile, è motivo di grande soddisfazione e stimolo per la nostra Comunità Accademica", asseriscono il professor Marco Tutino, direttore del Dipartimento di Economia Aziendale dell'Università degli Studi Roma Tre e la professoressa Francesca Faggioni, referente della Convenzione per il Dipartimento. "Attualmente ALIS - aggiunge la professoressa Faggioni - si è definitivamente affermata come un interlocutore di riferimento istituzionale sulle tematiche logistiche; ha maturato una forma di associazionismo innovativo che, facendo leva sulla condivisione di obiettivi comuni dei diversi stakeholder con i quali interagisce, tra i quali figura appunto il mondo accademico della formazione e della ricerca, pone concretamente al centro del proprio programma l'imprenditore e il suo lavoro. Questa ultima caratteristica - continua ancora la Faggioni - rende compatibile il focus di ALIS con la nostra missione istituzionale. È, infatti, nostra convinzione che la Convenzione si ponga come

un ulteriore passo che Roma Tre e il Dipartimento, in particolare, stanno compiendo nella direzione della cultura della sostenibilità nell'ecosistema imprenditoriale; avvieremo, pertanto, una intensa collaborazione sui temi che pongono sfide comuni rispetto alla transizione tecnologica e allo sviluppo sostenibile".

CORA

TRASPORTI

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

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

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

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

Toremar, come sono vuote le navi...

Ci scrive un pendolare dell’Elba che viaggia sulla “Stenio Montomoli” da Piombino a Portoferraio:



Nella foto: Uno scherzoso invito al bar di bordo sul “Montomoli”.

Mi chiedo come ce la faccia una compagnia di navigazione come la Toremar a viaggiare con le navi semivuote ormai da mesi e mesi per effetto delle restrizioni di movimento del Covid. Io sono costretto a prendere almeno una volta alla settimana il traghetto “Montomoli” che prima si chiamava - mi pare di ricordare - Marmorica e che fu sottoposto anche a numerosi importanti lavori interni per renderlo più comodo. Ebbene, questa nave da mille passeggeri viaggia spesso con una quindicina di persone o anche meno: è più numeroso in sostanza l’equipaggio del carico pagante. Va un po’ meglio in stiva perché camion e furgoni devono pur arrivare in qualche modo per rifornire l’Elba. Ma basta alla compagnia per sopravvivere?

*

Il viaggiare praticamente a vuoto non tocca solo al “Montomoli” sull’Elba. Il lettore si stupirebbe ancora

di più se provasse il collegamento giornaliero con la Capraia, dove il “Liburna” - più piccolo del “Montomoli” ma sempre da 800 passeggeri - viaggia spesso con quattro o cinque passeggeri e un furgone o due. In tempi di Covid, quasi tutti i traghetti pax navigano a vuoto o quasi: ma sono obbligati a farlo perché si tratta di collegamenti nell’ambito delle normative per la “continuità territoriale” che garantiscono alle isole un ponte giornaliero con la terraferma. Questa garanzia comporta anche un contributo economico regionale, regolato da appositi contratti: di questi tempi non certo in grado di pareggiare i conti (solo di carburante le navi Toremar costano intorno ai 4/5 mila euro a volta) ma probabilmente da rivedere vista l’eccezionalità della pandemia. La Toremar cerca di risparmiare sugli uffici, dove molto personale è in cassa integrazione o lavora a casa, e si rifà (per quanto sono briciole) con i prezzi del bar di bordo, nettamente superiori a quelli di mercato. Ma ha ragione lei: è un momento di pesantissime rimesse economiche e non si sa quanto potrà durare.

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.

L’assurdo codice degli appalti



Ci lancia questa provocazione l’ingegner R.H. su Facebook:

Seguo anche per interesse professionale le tante proteste in atto contro quell’assurdo giuridico e operativo che è il codice degli appalti, trionfo della peggior burocrazia nazionale e dimostrazione che in questo nostro Paese, invece di semplificare per incentivare le imprese a investire, si continua a legiferare attorcigliandoci in vani tentativi di scongiurare intralazzi. A fronte di questi inconcludenti ma micidiali codici, che comportano mesi e mesi di scartoffie per poter solo iniziare un lavoro (ho letto che una imprenditrice che opera nel campo alimentare ha dovuto fare 70 pratiche per riuscire a fare della pasta all’uovo con le uova di un suo allevamento di galline...) ci sono centinaia di opere pubbliche già finanziate ma ferme. Si può immaginare quante siano quelle private.

In conclusione: ma che cosa si aspetta con il nuovo governo a mandare all’aria quel maledetto codice, che tra l’altro mi dicono sia ugualmente aggirabile, per ridare fiato all’Italia? Lo sapete che per il famoso bonus del 110% per le abitazioni occorrono più scartoffie, incarichi tecnico-amministrativi, perizie giurate etc. che non cemento e pannelli del tanto richiesto cappotto termico?

*

Ingegnere, a quello che lei giustamente scrive potremmo aggiungere altrettanto e di più per quanto riguarda i porti, le opere portuali, l’uscita da altri assurdi come le aree SIN, eccetera eccetera. Dando per scontato che il codice degli appalti è un “mostrum” concepito con la buona intenzione di evitare ruberie e illegalità, il risultato è stato peggiore del male. E del resto, già Cicerone sosteneva che l’eccesso di leggi porta a una “mala repubblica”. Meno leggi, meno cavilli, meno carta, meno sospetti: i veri esperti sostengono che bisogna velocizzare, eliminare ingorghi e contrapposizioni di controlli, adottare il principio anglosassone secondo il quale “tutto ciò che non è espressamente vietato va permesso senza altri timbri”. Ma forse anche noi viviamo nel mondo dei sogni...

*

Caro Sanna, ricordo di aver visto anch’io quella foto a Pianosa, ma non solo. Gli amici pescatori d’altura di Marina di Pisa e di Viareggio mi hanno raccontato di battute al tonno - un tempo si facevano veri e propri campionati che erano sponsorizzati da un celebre costruttore toscano di canne da pesca professionali, l’Italcanna di Carlo D’Olivo - nelle quali spesso si avvistavano squali di notevoli dimensioni, che stavano dietro ai banchi di tonni per azzannare quelli feriti o rimasti agganciati dagli ami. C’è anche una storia che ha avuto negli anni molte versioni, ma sostanzialmente racconta di un pescatore subacqueo letteralmente sbranato da uno squalo bianco - la specie più letale per l’uomo - al largo di Baratti, sotto gli occhi del figlio che era in barca. Un’altro celebre sub, Paolo Bencini, raccontò di essere attaccato da uno squalo bianco sulla scogliera della Meloria e si è salvato infilandosi in una fenditura di roccia fino all’esaurimento delle bombole. Dunque gli squali ci sono sempre stati, anche se fortunatamente non si avvicinano alle coste. E in quanto alla loro letalità, ci dicono che uccidono meno persone delle api e dei calabroni. Non è una bella consolazione, ma meglio di niente.

Squali nel Tirreno, prima non c’erano?



Ci scrive un ex agente di Polizia Penitenziaria, Roberto Sanna che oggi, in pensione, si diletta di raccolta di foto sulle colonie penali isolane dove ha lavorato:

Signor direttore, ogni tanto trovo il suo giornale nelle agenzie marittime livornesi dove faccio qualche visita agli amici. Ed ho letto su un vecchio numero che ci sarebbe un nuovo e grande afflusso di squali nei nostri mari, in particolare per il riscaldamento delle acque. Io non sono un esperto, ma ricordo benissimo che quando lavoravo alla colonia penale agricola di Pianosa - e parlo di almeno trent’anni fa - ogni tanto trovavamo allamati, nei tramagli che andavamo a calare sulla punta sud dell’isola, piccoli squali che il nostro medico ci diceva fossero di specie anche pericolose per l’uomo. Non ne abbiamo mai incontrati di grandi, anche perché facevamo prevalentemente vita terrestre, ma ricordo bene una fotografia che era negli uffici del direttore e che a mia volta fotografai e oggi vi invio: come potere vedere si tratta di uno squalo di oltre due metri, con una poco rassicurante bocca piena di denti, che fu pescato proprio davanti all’isola. C’è anche la data. Con questo non voglio entrare nel confronto tra esperti sul fatto che ci siano sempre più squali nei nostri mari. Ma voglio soltanto testimoniare che anche mezzo secolo fa c’erano. Ed erano anche belli grossi.

-- ALL’INTERNO --

Ripartono i voli da Pisa per Mosca.	a pag. 2
Marsiglia: l'Italia con l'ENI ha la prima Oil Company mondiale.	a pag. 2
Subito assunti da Medway (MSC) 17 giovani tecnici ferroviari.	a pag. 2
Legge di Bilancio 2021: misure fiscali per le imprese.	a pag. 2
Cordoglio per la scomparsa dell'ingegner Lucio Bonaso.	a pag. 3
Laghezza SpA da il benvenuto a sette giovani tirocinanti.	a pag. 3
Conto alla rovescia per MSC "Seashore".	a pag. 3
Nuovi servizi con CAF per equipaggi di yacht.	a pag. 4
Project manager corso formativo.	a pag. 4
Varato il Regolamento sui gemellaggi.	a pag. 4
Vard conferma Leadership nel segmento mezzi speciali.	a pag. 4
Sequestrate mille lampade provenienti dalla Cina.	a pag. 4
Al business summit del G20 targato Italia.	a pag. 5
Cestino che aspira i rifiuti marini.	a pag. 5
FERCAM amplia la flotta di motrici con il LNG.	a pag. 5
Brebemi esempio virtuoso di sviluppo tecnico-ambientale.	a pag. 5
Tutta la magia della Sardegna per la prossima stagione estiva.	a pag. 6
Modulo Cybersecurity per ufficiali di Grimaldi.	a pag. 6
Sequestrati negli aeroporti 1.300 chilogrammi d'alimentare.	a pag. 6
Al banco farmaceutico oltre 468.000 confezioni.	a pag. 6
ALIS ribadisce al nuovo Governo l'urgenza di vaccinare la logistica.	a pag. 6
Interporto di Nola: segnali positivi.	a pag. 7
Accordo CNT-Trenitalia: donazioni d'organi sulle Frece.	a pag. 7
Countdown per la "Leonardo da Vinci" la più moderna posacavi al mondo.	a pag. 7
Volontariato in emergenza nuovi strumenti per sostenerlo.	a pag. 7
Sul trasporto aereo in crisi il ministro convoca sindacati.	a pag. 8
L'Università Roma Tre socio onorario di ALIS.	a pag. 8
Toremar, come sono vuote le navi...	a pag. 9
Squali nel Tirreno, prima non c'erano?	a pag. 9
L'assurdo codice degli appalti.	a pag. 9

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@lagazmar.191.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

La Sicilia West diventa Smart

gruppiamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare. Il raggruppamento è stato rappresentato dall'ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl.

Un innovativo project financing - sottolinea l'AdSP - che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of Things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero.

Secondo il presidente dell'AdSP, Pasquale Monti "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia Occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica".

Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di vide-

osorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS e Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio.

Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port.

Pubblico e privato insieme dunque, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani. "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell'ambiente".

Il Sommariva-pensiero

realtà che è chiamato a dirigere e gli siamo grati della chiarezza con la quale si è impegnato a risponderci. Augurandogli con l'occasione un sincero buon lavoro.

*

Presidente, nel passaggio da un grande porto adriatico alla prima responsabilità di un grande porto tirrenico, la tua esperienza di lungo corso anche a livello nazionale sulle problematiche del lavoro è

certo molto utile. Quali affinità ritieni di trovare tra i due sistemi e quali specificità più significative specie nel settore delle imprenditorie locali?

"Ci troviamo di fronte a porti che rispondono a mercati totalmente diversi. Trieste è porto della Mitteleuropa che movimentava solo il 10% di traffico destinato a mercati nazionali. La Spezia è porto dell'Emilia Romagna, della Lombardia ed in parte del Veneto. Un porto nazionale dunque. Le affinità, molto rilevanti, riguardano le connessioni ferroviarie e le relazioni con le aree retro portuali. La Spezia ha raggiunto una quota di intermodalità ferroviaria pari al 32 % del traffico container movimentato, ma abbiamo l'ambizione di fare ancora meglio. Si tratta di uno dei fattori essenziali per migliorare il complesso rapporto con il territorio che si aspetta, da parte di AdSP, iniziative decise per migliorare l'impatto ambientale del porto. Marina di Carrara è un porto specializzato nelle merci varie e nel "project cargo" e qui trovo affinità con Monfalcone. L'imprenditoria locale sta vivendo una fase di trasformazione. L'ingresso di grandi soggetti internazionali nel campo del terminalismo ha soppiantato le imprese nate, agli albori della riforma, dalla trasformazione di spedizionieri e agenti marittimi in imprese portuali. La reazione dell'imprenditoria locale a questi fenomeni è stata tuttavia molto positiva, "resiliente", si direbbe oggi con parola di moda. La chiave di questa trasformazione è stata la specializzazione e l'innovazione nel settore dei servizi. Sia a Trieste che a La Spezia ho trovato, proprio nel settore delle agenzie marittime, dei doganalisti, degli spedizionieri, professionalità straordinarie, efficienza e innovazione anche per la produzione di nuovi servizi. Se da un lato quindi, le "multinazionali" del mare tendono ad occupare grandi spazi della catena logistica sia a mare che a terra, la nostra imprenditoria locale, dinamica ed innovativa,

riesce a garantirsi importanti segmenti di mercato nel campo dei servizi. Questo mi pare nell'attuale panorama il ruolo nuovo e positivo dell'imprenditoria locale".

Siamo da tempo in attesa che sia completata la riforma della riforma della 84/94, intorno alla quale hai lavorato anche tu in varie vesti. Il comune amico Nereo Marcucci sostiene che così com'è oggi articolata, la riforma crea problemi perché davvero funzioni al meglio il "sistema" nazionale e i presidenti abbiano chiari poteri e chiari regole. Tempo fa sul nostro giornale scrivemmo (Duci) che oggi voi presidenti dovete avere "la vocazione al martirio". Siamo davvero a questo punto?

"Forse ho una visione meno pessimistica del nostro amico comune Nereo. Certamente ciò è dovuto anche al fatto che mi sto accingendo a fare il presidente di un sistema portuale praticando l'ottimismo della volontà e quindi "pensando positivo". Tuttavia non mi sfuggono i problemi di funzionamento della riforma. Penso che le difficoltà principali derivanti da evidenti lacune nella visione nazionale, derivino essenzialmente dal mancato funzionamento della Conferenza dei presidenti. La legge l'ha prevista come sede di coordinamento della politica portuale nazionale ma dobbiamo dirci francamente che così non è andata. Io non ho supportato l'idea della creazione di un Ministero del Mare che recentemente, durante la crisi di governo, si era affacciata nel dibattito nazionale, penso tuttavia che un sottosegretariato con deleghe piene, all'economia marittima, che quotidianamente segua le problematiche dei porti e della marineria potrebbe essere una soluzione efficace. La suggestione di Duci penso sia legata alle tante vicende giudiziarie che hanno visto, per motivi spesso francamente poco rilevanti e che suscitano molti dubbi, i presidenti delle Autorità Portuali. Il tema è anche più ampio e riguarda la difficoltà di governare: pensiamo al tema dei sindacati e degli eventi calamitosi. Servirebbero riforme che aiutassero a colpire veramente le malversazioni laddove esistono consentendo invece l'assunzione

di responsabilità, da parte di chi governa, senza essere terrorizzati da formalismi esasperati".

È in corso un difficile scontro con la commissione di Bruxelles che pretende la tassazione delle AdSP come società privatistiche. Dall'esperienza maturata a Trieste, tra i porti più internazionali d'Italia, come funziona negli altri scali europei in particolare in Adriatico ma non solo?

"Io penso che, per mantenere un'efficacia di azione in un settore peculiare come quello della portualità, le AdSP debbano mantenere quella doppia anima, da un lato autoritativa e regolatoria e dall'altro di promozione dell'attività economica anche attraverso le partecipate, che segnava il vero tratto peculiare della riforma del 1994. Diceva sempre il compianto Francesco Nerli che le Autorità dovevano essere ad un tempo "rigorose e rigide come il pubblico e dinamiche e flessibili come il privato". Se una critica devo rivolgere alla riforma "Delrio" è quella di avere troppo squilibrato sul versante pubblicistico la natura delle Autorità, non comprendendo fino in fondo che proprio questa in questa "doppiezza" risiedeva la forza trainante che ha fatto grandi i porti italiani almeno fino alla metà degli anni 2000. Chi oggi pensa che la soluzione al problema della tassazione dei canoni demaniali sia la trasformazione delle Autorità in S.p.A. pensa ad una scorciatoia probabilmente dannosa. Le Autorità di Sistema debbono mantenere sia le funzioni autoritative che quelle di promozione dello sviluppo, tanto più in un momento dove l'intervento pubblico a sostegno di un'economia in crisi appare indispensabile. Una vera riforma sarebbe dare una migliore efficacia a questo inscindibile equilibrio. Un modo per pagare le tasse, se questo sarà, si troverà".

Pontremolese: spedizionieri

Porto della Spezia, per l'ulteriore, davvero importante passo verso il completamento di un collegamento ferroviario moderno per le merci tra i porti del Tirreno e la Pianura Padana.

"È stato poi rilevato - continua Fontana - che purtroppo mancano ancora un progetto esecutivo per la galleria di valico e la relativa copertura finanziaria e che l'opera non è inserita nel Piano Nazionale di Resilienza finanziato dalla Unione Europea poiché mancante dei requisiti di cantierabilità e della previsione di poter essere terminata entro la data limite del 2026. Ebbene, ritengo che la nomina del commissario permetta di esplorare altre vie di finanziamento come la fattibilità di un progetto di finanza pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l'opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50/99 anni. Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri.

"Un'opera ferroviaria - scrive Fontana - non è in effetti un investimento "a freddo" come altre opere pubbliche che hanno sì una generica pubblica utilità ma non generano un diretto ritorno economico. L'utilizzo commerciale di un tunnel ferroviario o di una tratta ferroviaria richiede il pagamento di una tariffa. Al riguardo si può tranquillamente ipotizzare che solamente il traffico che genererà il porto della Spezia in volumi trasportati su di una Pontremolese completata potrà essere di almeno 700.000 TEUs, calcolando che di qui a 7/8 anni il porto movimenterà, secondo tutte le previsioni, 2 milioni di TEUs, dei quali circa il 50% su ferrovia e che la Pontremolese ne potrebbe assorbire fino al 70%. Il partire da questa base di traffico con l'aggiunta dell'apporto sicuro anche dei porti di Marina di Carrara e di Livorno, a sua volta sommato al contributo delle linee passeggeri, induce a ritenere la sostenibilità economica parziale del progetto, al netto dei rilevanti benefici ambientali, tema così sentito a livello europeo da metterlo al centro delle strategie di sviluppo. Per cui ritengo - conclude il presidente degli spedizionieri di La Spezia - che il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery Fund, nel capitolo della transizione ecologica".

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com



Oil & Gas

- On-shore transports (Domestic & Handling at site)
- Off-shore transports (Air, Sea, Bulk)
- EHS & Quality compliance
- Risk Management & Risk Assessment

Civil Constructions

- Specialized logistics planning expertise
- Expediting

Mining & Tunnelling

- Heavy Lifts
- Rigging and Skidding

Machinery

- Oversized cargo, static/rolling/on tracks
- Pre-shipment inspections
- Spare parts urgent handling & delivery

