



UN POSTO DI LAVORO A BORDO DELLE NAVI NE GENERA TRE NELLA FILIERA

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP ZENO D'AGOSTINO

## Nomisma sul trasporto marittimo

Messina (Assarmatori), insieme a Confrasperto e Confcommercio ha presentato il rapporto sulle potenzialità del settore della logistica sul mare

ROMA - Il mondo armatoriale e della logistica si è presentato nei giorni scorsi al neo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, nel webinar organizzato da Assarmatori con Confrasperto e Confcommercio-Imprese per l'Italia, dal titolo "Lavoro marittimo e investimenti nello scenario post Covid: Shipping, un motore per la ripresa e per il lavoro".

"Quello di oggi è il primo di una serie di appuntamenti organizzati da Confrasperto-Confcommercio sul mondo dei Trasporti e della Logistica - ha detto il presidente di Confrasperto Paolo Uggè - Abbiamo voluto aprire con il mare, un settore che, pur avendo subito gli effetti del lockdown, ha in sé non solo la forza propulsiva per ripartire, ma grandi potenzialità di crescita".

(segue in ultima pagina)



## Trieste, così la porta a mare dell'Europa

Pianificazione attenta, grandi direttrici multimediali, costruzione dell'hub energetico autonomo e specialmente lavoro comune tra pubblico e privato per evitare contenziosi che blocchino lo sviluppo

### La prima nave alla Piattaforma Logistica di Trieste

TRIESTE - È arrivata la prima nave Ro-Ro alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della "Ulusoy-14", che ha trasportato un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeşme, gestito dall'armatore turco Ulusoy, fino ad ora era attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo.

(segue in ultima pagina)



Zeno d'Agostino

TRIESTE - Ci siamo "infilati", è il caso di dirlo, tra una riunione e l'altra, tra una telefonata internazionale e una delegazione. Perché se c'è qualcuno che sul piano

Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

UN IMPORTANTE CONTRIBUTO DELLO STUDIO LEGALE LONGHI

## Autotrasporto: ART superflua?

Perché secondo la normativa europea non sarebbe dovuta la "gabella" all'Autorità regolatoria



Enrico Longhi

LIVORNO - Il tema del contributo - che qualcuno chiama velenosamente "gabella" richiesto da ART ai terminal portuali continua ad essere di grande attualità. E un gradito ulteriore contributo ci viene dall'avvocato Enrico Longhi di Livorno, specializzato in diritto marittimo e portuale, con la seguente ulteriore nota (la prima è stata pubblicata nel nostro numero del 13 marzo) che entra nel merito della legislazione europea sulla libera concorrenza e sui servizi di trasporto merci su gomma.

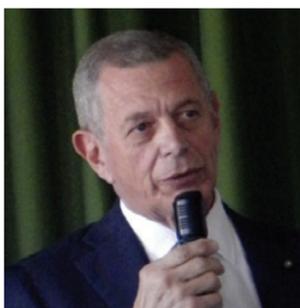
Nel mio precedente intervento ho indicato che la libertà tariffaria nel mercato dell'autotrasporto comporterebbe l'impossibilità di qualsiasi intervento di regolazione di tale mercato da parte dell'ART (Autorità di Regolazione dei

Enrico Longhi (segue a pagina 8)

SULLE SVOLTE VERDE E DIGITALE A LIVORNO

## Piero Neri: luci e ombre

Il presidente di Confindustria locale: produrre ed esportare di più



Piero Neri

LIVORNO - Il presidente di Confindustria Livorno/Massa Carrara, cavaliere del lavoro Piero Neri, ha svolto un articolato intervento sui temi della portualità livornese legati al webinar del Comune che si è tenuto venerdì scorso e di cui riferiamo anche all'interno. Eccone una significativa sintesi.

La pandemia ha riscritto le priorità - ha detto Piero Neri - accelerando la transizione dell'economia verso la svolta verde e digitale; ormai non

(segue a pagina 8)

### Quanto costa il contributo per l'ART

ROMA - Il contenzioso tra Assiterminal e Autorità di Regolazione dei Trasporti A.F.

(segue a pagina 4)

### Codici BIC standard anche in USA

WASHINGTON - Sia BIC che IANA collaborano per standardizzare l'identi-

(segue a pagina 4)

MILANO - Il mercato farmaceutico va nella direzione di una sempre maggiore specializzazione, anche per via della crescita dei farmaci biotecnologici e specialistici per i pazienti ad alta intensità di cura, e anche la logistica deve adeguarsi diventando un'attività 'di precisione'. Queste le considerazioni che hanno portato DHL Supply Chain Italy a inaugurare un nuovo 'Bio Pharma hub' dedicato in particolare alle aziende del segmento Hospital&Specialty.

Situato a Settala, a est di Milano, il nuovo sito si estende su 6.000 metri quadrati e ha richiesto un investimento di oltre 3 milioni di euro. La sua capacità di stoccaggio è di 8 mila posti pallet a 2-8°C mentre le movimentazioni possono raggiungere i 41 milioni di confezioni di farmaco specialistico e biotecnologico.

Il polo, in cui ogni passaggio dall'inbound all'outbound, è gestito a temperatura di range costante 2-8°C, prevede anche aree multi-temperatura (fino a -20°C e a -80°C) per vaccini e terapie di frontiera. Nel magazzino, spiega DHL, sono inoltre utilizzate tecnologie innovative per l'automazione del processo di serializzazione, la tracciatura di ogni singola confezione di farmaco fino a destino, la digitalizzazione dei dati, la disponibilità immediata dell'identificativo univoco da fornire alle Autorità competenti in caso di richiamo del prodotto.

"In un momento di grande trasformazione del comparto, caratterizzato da terapie sempre più

(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 4)

L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELL'ADSP NEL CONVEGNO DI LIVORNO

## ZLS, priorità di Guerrieri

Fondamentale anche la collaborazione tra istituzione e operatori

LIVORNO - «Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l'Autorità di Sistema deve farsi portatrice nell'ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Intervenedo

(segue a pagina 4)

## Il suo nuovo Comitato di Gestione

LIVORNO - Il nuovo Comitato di Gestione di Luciano Guerrieri è composto dal direttore marittimo della Toscana c.v. Gaetano Angora,

(segue a pagina 4)

### Pro domo nostra

LIVORNO - Me lo consentite? Una volta tanto scrivo "Pro domo nostra" ovvero per noi. Per noi cittadini qualsiasi: quelli che si alzano la mattina e sanno che dovranno correre, correre molto, per il pane quotidiano ma specialmente per far fronte

Antonio Fulvi (segue a pagina 4)

120 Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899  
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 | headquarters@savinodelbene.com

memlogisticatrasporti@gmail.com

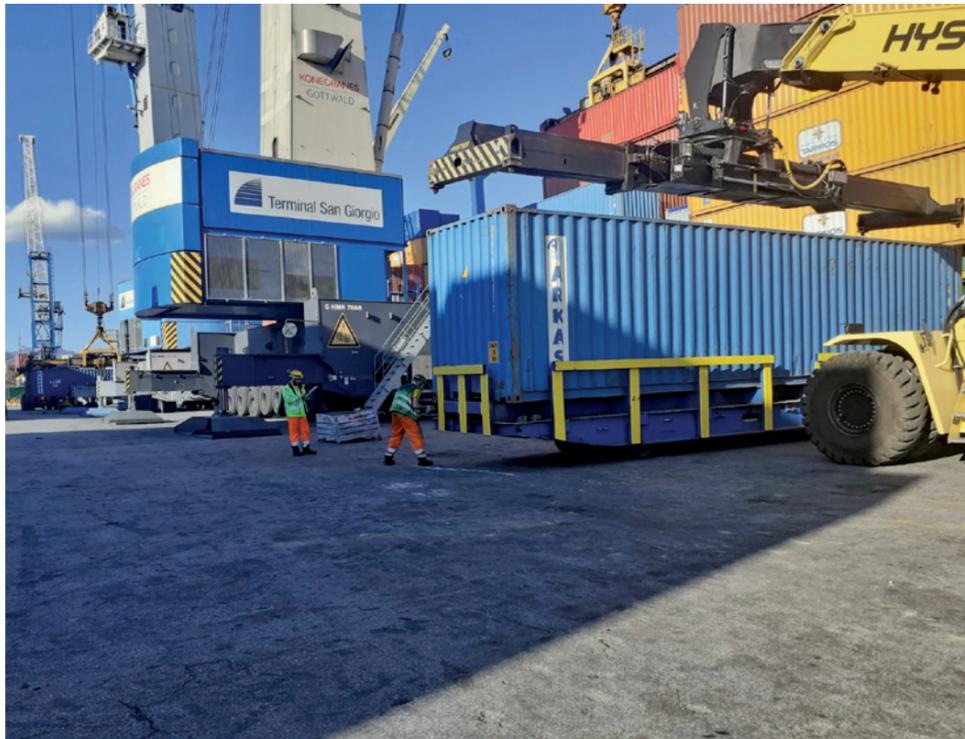


M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

UN BILANCIO DI NOTEVOLE SODDISFAZIONE

## Sicurezza sul lavoro in Terminal San Giorgio

Gli infortuni sono calati del 50% e i programmi di formazione crescono



GENOVA – A seguito della consueta riunione Annuale di Sicurezza recentemente tenutasi al fine di discutere di sicurezza aziendale (in conformità a quanto previsto all'art. 35 del D.Lgs 81/08, "Testo unico per la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro"), la Terminal San Giorgio, azienda controllata del Gruppo Gavio, ha annunciato con grande soddisfazione un significativo calo - nell'ordine di oltre il 50% - degli indici di frequenza e gravità degli infortuni nel 2020 rispetto agli anni precedenti.

"Tale importante riduzione, ci rende particolarmente orgogliosi", dichiara l'amministratore delegato della società Maurizio Anselmo, "in quanto siamo da sempre molto attenti al tema della sicurezza dei lavoratori, e questo è il risultato di un lungo e costante lavoro di squadra orientato al progressivo miglioramento della safety, che ha permesso - tra l'altro - sia di ottenere la certificazione BS OHSAS 18001 fin dal 2015, sia di poter accedere all'iter di transizione verso la nuova certificazione ISO 45001, che costituisce il nuovo standard di riferimento per la certificazione dell'adeguatezza del Sistema di

Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, su cui - come dimostrano anche i dati relativi alla diminuzione degli infortuni - Terminal San Giorgio ha investito molto nel corso di questi anni."

Come è stato possibile ottenere questi brillanti risultati in termini di sicurezza? Innanzitutto attraverso una proficua attività di collaborazione tra le varie figure aziendali a ciò dedicate (datore di lavoro, RSPP, medico competente, RLS), oltre che, naturalmente, tramite l'introduzione, nel corso del tempo, dei più efficaci dispositivi di protezione individuale e l'adozione di idonei programmi di formazione e informazione dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori tutti, anche mediante campagne mirate di sensibilizzazione sul tema.

È con questi importanti presupposti, quindi, che Terminal San Giorgio fa legittimamente suo il titolo "Sicurezza sul lavoro al primo posto", aspirando - per il futuro - ad un ulteriore miglioramento delle performance relative alla sicurezza dei propri lavoratori e, di conseguenza, di tutta l'azienda, come commenta con comprensibile soddisfazione l'amministratore delegato Anselmo.

NEL 415° ANNIVERSARIO DELL'ELEVAZIONE DI LIVORNO A CITTÀ

## Il monumento al Villano è davanti al Comune

Dopo il restauro la cerimonia di scoprimento ha visto anche il presidente della Regione Toscana

LIVORNO – Eccolo il monumento al Villano dopo il restauro, nella nuova sede di piazza del Municipio. Come abbiamo scritto, è stato installato nel nuovo luogo e con un nuovo basamento in pietra chiara in occasione della ricorrenza del 415° anniversario dell'elevazione di Livorno a Città nel 1606. L'opera, in precedenza si trovava in Largo Fratelli Rosselli, sui Fossi.

Sono stati il sindaco Luca Salvetti e il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani a togliere il drappo amaranto che copriva la statua, alla presenza di Lenny Bottai dell'Associazione "Repubblica dei villani".

"Oggi si festeggiano due eventi: il 415° anniversario dell'elevazione di Livorno a Città e la conclusione positiva di un percorso articolato", ha dichiarato il sindaco Luca Salvetti durante la cerimonia avvenuta nel rispetto delle normative anti-Covid-19.

"L'Associazione "Repubblica dei villani" coordinata da Lenny Bottai - ha illustrato il sindaco - ha avuto l'idea di dare valore al simbolo della storia di Livorno e della livornesità, quella più genuina e popolare. Il progetto è partito anni fa quando un gruppo



di cittadini avviarono una raccolta di fondi destinata al restauro e alla valorizzazione del monumento. Poi la decisione, non casuale, di spostare la statua in piazza del Municipio. Sarà infatti strutturale ad un percorso turistico che racconta la vera essenza della livornesità. Un cammino ideale che parte dalla Fortezza Vecchia, passa da piazza del Municipio e dalla statua del

perché città di mare, ma anche in senso temporale perché è una città in cui si può sperimentare, come è stato fatto fin dalla sua nascita. La stessa famiglia dei Medici prese coscienza del valore di Livorno, dell'attività cittadina, della sua capacità di attrarre investimenti perché sbocco sul Mediterraneo. Spero che il Villano sia di buon auspicio per ritrovare questa attitudine cittadina trasformando il futuro in opportunità".

"Si chiude oggi un percorso nato da una iniziativa partita dal basso, dalla gente comune, finanziata da una campagna crowdfunding, con l'obiettivo di trasmettere ai livornesi la conoscenza e il rispetto della storia cittadina - ha detto Lenny Bottai - È una grande soddisfazione per tutti noi dell'Associazione "Repubblica dei villani" aver dato valore al monumento al Villano".

La statua fu realizzata nel 1956 dagli scultori Vitaliano De Angelis e Giulio Guiggi, ed è la terza versione dell'opera simbolo della difesa popolare del Castello di Livorno durante l'assedio del 1496. Di quella originale, in macigno o marmo, attribuita allo scultore Romolo del Tadda, realizzata oltre un secolo dopo l'epoca degli avvenimenti, si persero le tracce secoli fa.

Un nuovo Monumento al Villano, in gesso, fu realizzato a inizio Novecento, ma fu distrutto nel 1922 in occasione di un assalto di squadre fasciste alla sede del Partito Repubblicano, dove era custodito.

Dal dopoguerra la terza versione dell'opera si trovava in largo Fratelli Rosselli, per volontà del sindaco Nicola Badaloni. Anche l'inaugurazione della scultura in largo Fratelli Rosselli avvenne in data 19 marzo (nel 1956, 350° anniversario dell'elevazione di Livorno a Città).

Oggi l'amministrazione comunale ha deciso di spostarla a fianco del Comune, davanti alla Provincia, in un punto più visibile, strategico e istituzionalmente significativo del percorso che idealmente unisce la Fortezza Vecchia alla Nuova.

In occasione dell'inaugurazione è stato portato all'interno di Palazzo Comunale, nella Sala delle Cerimonie, un dipinto che fa parte del patrimonio museale del Comune, e che costituisce la prima ricostruzione iconografica di quella che dovette essere la scultura originaria del Villano. L'opera, attribuita a Terreni (Giuseppe Maria o Antonio), è stata realizzata nel Settecento.

Presenti alla cerimonia la restauratrice Sveta Gennai ha descritto in dettaglio il lavoro svolto sulla statua e la figlia dell'artista De Angelis che ha ringraziato l'Associazione "Repubblica dei villani", l'amministrazione comunale e la restauratrice per l'ottimo lavoro svolto.

Sono intervenuti per la Soprintendenza l'architetto Esmeralda Valente, la dottoressa Loredana Braccaccio e l'architetto Linda Puccini) e la restauratrice della Soprintendenza Eva Pianini.

Presenti anche i dirigenti e i funzionari comunali del Settore Attività Culturali, Musei e Fondazioni - che, in collaborazione con la Soprintendenza, ha coordinato il restauro del monumento - e degli uffici tecnici che hanno realizzato il nuovo basamento e curato gli spostamenti e collocazione dell'opera.

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

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

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

CON UNA GRANDE STRUTTURE DESTINATA AD AMAZON

## Sviluppo di Goodman nella zona di Milano



MILANO – Il Gruppo Goodman, uno degli specialisti a livello mondiale negli immobili industriali e fornitore di infrastrutture primarie per l'economia digitale, prosegue l'espansione in Italia con una nuova struttura per il leader dell'e-commerce Amazon, confermando il proprio impegno per la sostenibilità.

La costruzione del nuovo centro logistico di circa 8.000 mq a Pioltello è iniziata alla fine di febbraio, e il suo completamento è stimato per settembre 2021. Il Pioltello Logistics Centre fa parte della strategia globale di Goodman per soddisfare la crescente richiesta di spazi logistici in posizioni strategiche, con un facile accesso ai grandi

mercati di consumo. La sua posizione privilegiata, alle porte di Milano, permetterà consegne a 2,5 milioni di persone in circa 30 minuti.

La chiave, nella progettazione di questa struttura di Classe A, è stata la sostenibilità: la proprietà sarà dotata, infatti, di caratteristiche all'avanguardia come 256 stazioni di ricarica elettrica per auto,

camion e furgoni, per facilitare e incoraggiare consegne sempre più green. L'impianto fotovoltaico sulla copertura, inoltre, produrrà circa 160 kWp che saranno utilizzati per compensare il fabbisogno energetico dell'edificio: si tratta dell'equivalente alla piantumazione di più di 10.000 alberi, che in un anno di vita assorbono circa 100 tonnellate di CO<sub>2</sub>. La struttura punta ad ottenere, grazie a queste peculiarità, la certificazione BREEAM di tipo Excellent.

L'approccio sostenibile ed attento all'ambiente dell'azienda coinvolgerà non solo il centro logistico, ma anche l'area che lo circonda: per portare maggior benessere alla comunità locale, oltre che ai clienti Goodman, infatti, verrà realizzato un parco verde di quasi 4.000 mq. Gli operatori Amazon nel Pioltello Logistics Centre, inoltre, beneficeranno anche di eccellenti collegamenti di trasporto, per servire al meglio la zona orientale di Milano.

Stefano Fierro, country manager di Goodman in Italia, ha dichiarato: "Il centro logistico di Pioltello ci permetterà di proseguire nella nostra strategia globale, investendo in aree strategiche, accuratamente selezionate e caratterizzate da elevati livelli di consumo. Il progetto è anche un eccellente esempio del nostro impegno in termini di sostenibilità e di raggiungimento della carbon neutrality. Grazie alla cooperazione con il comune di Pioltello e le autorità locali, quasi sei ettari di terreno saranno trasferiti al Comune per lo sviluppo di un nuovo centro sportivo."

Villano, prosegue costeggiando il murales che ricorda le Leggi Livornine sugli Scali delle Pietre, per concludersi con la Fortezza Nuova. La nuova collocazione del monumento del Villano è un momento emozionante che avviene in una fase difficile della pandemia, ma che serve alla città per tirare un sospiro di sollievo e vedere oltre. Un'idea di un gruppo di cittadini si è trasformata in realtà ed è stata realizzata grazie al lavoro dell'Associazione "Repubblica dei villani" e degli uffici comunali che ringraziano. Sono particolarmente soddisfatto della presenza del presidente della regione Toscana Eugenio Giani, che oggi ha voluto essere presente per ricordare l'anniversario dell'elevazione di Livorno a Città, di tutte le istituzioni e dei tanti cittadini che sono qui con noi a festeggiare".

"Il sindaco Salvetti ha il senso dell'identità di Livorno e lo ha dimostrato con questa iniziativa che ricorda l'anniversario dell'elevazione di Livorno a Città e la nuova collocazione della statua del Villano - ha affermato il presidente Eugenio Giani - Il 19 marzo del 1606 si completa il percorso durato 15 anni e Livorno, città di mare e di porto, diventa una vera e propria capitale, città più importante in Toscana dopo Firenze. Livorno nasce dal villano, ovvero dal gesto popolare di affiancamento ai fiorentini nella difesa del territorio".

L'assessore comunale alla Cultura Simone Lenzi, dopo aver ringraziato dirigenti e uffici ha aggiunto: "Livorno è la frontiera della Toscana, lo è in senso geografico

SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

## ALIS a supporto del ministro Giovannini

Marcello Di Caterina: "Condividiamo l'approccio scelto dal ministro Giovannini, basato sul dialogo diretto con le associazioni rappresentative delle aziende e dei lavoratori di trasporto e logistica"



Marcello Di Caterina

ROMA - "ALIS condivide pienamente l'approccio scelto dal ministro Giovannini fin dall'inizio del suo mandato, basato sul dialogo e sul confronto diretto, su temi importanti quale appunto il PNRR, con tutte quelle associazioni di categoria che, come ALIS, rappresentano le aziende e i lavoratori del settore del trasporto e della logistica".

Il vicepresidente e direttore generale Marcello Di Caterina ha commentato con queste parole la partecipazione di ALIS al confronto promosso in videoconferenza dal ministro delle Infrastrutture e della

Mobilità Sostenibili professor Enrico Giovannini con le associazioni di settore sugli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che verrà presentato alla Commissione Europea entro il 30 aprile.

"Riteniamo che, in riferimento al settore del trasporto e della logistica, le ingenti risorse previste per il PNRR vadano destinate a progetti concreti volti a rendere più sostenibile ed efficiente l'intero comparto, a promuovere l'utilizzo dell'intermodalità, a semplificare e velocizzare le procedure burocratiche che troppo spesso ostacolano o rallentano la realizzazione di infrastrutture utili, ad implementare la digitalizzazione per ridurre i documenti cartacei".

"ALIS è ben consapevole della grande opportunità derivante dal PNRR per la crescita del sistema economico nazionale, così come per un concreto rilancio del Mezzogiorno, attraverso quella transizione ecologica e digitale che rientra anche tra le priorità programmatiche del Governo Draghi. Con riferimento specifico alla Missione 3 del PNRR, dedicata alle Infrastrutture per una mobilità

sostenibile, così come alle Missioni 1 sulla digitalizzazione e 2 sulla transizione green - aggiunge Marcello Di Caterina - ALIS ha proposto al ministro Giovannini di intervenire a sostegno dell'autotrasporto prevedendo specifiche misure volte al rinnovo del parco mezzi circolante, così come del trasporto intermodale con il potenziamento di Marebonus e Ferrobonus che dovrebbero essere rese misure strutturali e con risorse aggiuntive. La nostra Associazione ha inoltre proposto interventi legati alla sburocrazia nel sistema delle ZES (Zone Economiche Speciali) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate) come aree di raccordo di vantaggio utili all'attrazione di nuovi capitali, alla digitalizzazione della catena logistica, ad esempio attraverso l'adozione del CMR elettronico, e ad una maggiore sostenibilità per un efficientamento concreto dell'intero cluster. Auspichiamo che a questo primo incontro promosso dal Ministro possano presto seguire altri momenti di confronto essenziali per un settore strategico come quello del trasporto e della logistica".

ALL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO

## Il giuramento ufficiali in ferma prefissata

L'ammiraglio Cavo Dragone: "Da una crisi trasformata in sfida troveremo il successo"

LIVORNO - Venerdì scorso 46 frequentatori del XX corso allievi ufficiali in ferma prefissata dell'Accademia Navale hanno giurato fedeltà alla Repubblica, alla presenza del capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone e del comandante delle scuole della Marina, l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino.

"L'Accademia Navale, massimo Istituto della nostra struttura formativa, da vera e propria università del mare vi accompagnerà nel vostro processo di crescita e qui riceverete molto di più di quel che darete, la Marina sarà la vostra seconda famiglia": l'ammiraglio Cavo Dragone ha iniziato così il suo discorso agli allievi ufficiali schierati senza pubblico nel pieno rispetto delle disposizioni governative in tema di prevenzione della diffusione del Covid-19.

"L'Accademia mette a vostra disposizione quanto di meglio ha in fatto di infrastrutture, di attività sportive, di tecnologia ma soprattutto mette a vostra disposizione un corpo insegnante di primissimo ordine che rappresenta il meglio che la Marina può offrire nel campo della formazione - ha continuato l'ammiraglio per poi spiegare - perché il mare per l'Italia è fondamentale.



Siamo una nazione di trasformazione, importiamo materie prime ed esportiamo prodotti finiti, siamo vincolati al mare per tutto quello che riguarda l'approvvigionamento energetico e per proteggere la nostra sicurezza, tenore di vita, civiltà e modo di pensare".

La Marina in questo periodo, complicato dalla pandemia, ha studiato dei protocolli sanitari strettissimi, innovativi ed efficaci che hanno permesso, per esempio, alla portaerei Cavour di essere proprio in queste settimane davanti alle coste americane per acquisire la qualifica

all'impiego degli F-35B, gli aerei da combattimento di 5ª generazione.

"Questo è il paradigma fondamentale - ha concluso il capo di Stato Maggiore della Marina - quando nasce una crisi dobbiamo trasformarla in sfida e trovare il successo. Proseguite la vostra carriera con questa mentalità!".

Con la formula del giuramento, recitata dal comandante dell'Accademia Navale, contrammiraglio Flavio Biaggi, i 46 allievi ufficiali sono entrati così a far parte ufficialmente della grande famiglia della Marina Militare.

IN LINEA CON LE PRIORITÀ DEL MINISTRO CARFAGNA

## Investimenti a Gioia Tauro sulle aree ZES Calabria



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO - Tra le prime Zone Economiche Speciali istituite in Italia - sottolinea una nota dell'AdSP - la ZES Calabria, guidata dal commissario governativo Rosanna Nisticò, ha un'estensione di superficie pari a 2.444,53 ettari, suddivisa tra aree retro-portuali ed aeroportuali.

Intorno a questi territori, ruolo attrattivo di sviluppo è ricoperto dal porto di Gioia Tauro, che assume funzione trainante nel sostegno all'economia dell'intera regione.

A tale proposito, al fine di creare le condizioni infrastrutturali favorevoli all'insediamento di nuove imprese, oltre a quelle determinate dalla normativa di settore e relativa alla istituzione delle ZES (incentivi, benefici fiscali e semplificazioni amministrative), l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha inserito nel proprio Piano Operativo Triennale 2021 - 2023 una serie di opere pubbliche, che puntano a raggiungere questo obiettivo e ad incentivare possibili insediamenti aziendali.

In piena sintonia con quanto dichiarato dal ministro per il Sud, Maria Rosaria Carfagna, nel corso del question time alla Camera dei Deputati, in merito alla volontà di destinare 600 milioni di euro per l'infrastrutturazione delle Zone Economiche Speciali, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha programmato la realizzazione di opere di urbanizzazione dell'area del retroporto, per un valore economico di 10 milioni di euro, per il quale ha fatto richiesta di inserimento nel Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza, al fine di preparare le ottimali condizioni di

viabilità, illuminazione e canalizzazione delle acque, necessarie a stimolare l'investimento di imprese nazionali ed internazionali in loco.

Nel contempo, in osservanza alla normativa nazionale di settore, disciplinata dalla Legge n° 117 del 4 ottobre 2019, adeguata alle disposizioni del regolamento UE 2017/625 in materia di controlli sanitari sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione Europea, è stata altresì pianificata la creazione della "cittadella delle ispezioni" per un valore economico complessivo di 3,5 milioni di euro, per la quale è stata altresì fatta richiesta di inserimento nel PNRR.

Si tratta di un'unica area di controllo integrato delle merci, all'interno della quale sarà realizzato anche il punto di ispezione frontaliere, (valore di 2 milioni di euro) al fine di attivare una maggiore semplificazione delle attività di controllo delle merci, che toccano sia gli aspetti sanitari ma anche quelli relativi all'antifrode, per offrire così un ulteriore servizio di sostegno alle attività di trasporto delle aziende che insistono nel del retroporto.

## MSC Crociere riparte anche nel Regno Unito

La compagnia offre agli inglesi crociere estive nel Regno Unito a partire dal 20 maggio

GINEVRA - MSC Crociere ha annunciato che il 20 maggio riprenderà a navigare in Regno Unito, offrendo ai vacanzieri britannici una serie di crociere brevi e settimanali che, per quanto riguarda gli itinerari di 7 notti, includeranno anche escursioni protette a terra.

A bordo potranno salire gli ospiti di tutte le età, sia chi ha già ricevuto il vaccino, sia chi è in attesa di riceverlo.

"Grazie alle crociere che abbiamo avviato in modo sicuro e responsabile dall'agosto dello scorso anno nel Mediterraneo, abbiamo potuto acquisire un'importante esperienza relativamente al nostro protocollo di salute e sicurezza, che oggi viene preso come modello da tutto il settore" ha dichiarato Gianni Onorato, chief executive officer di MSC Cruises. "Questo protocollo, progettato per essere modificato e aggiornato in base all'evoluzione della pandemia a terra, ci ha permesso di accogliere a bordo in piena sicurezza più di 50.000 ospiti per crociere in Italia, Malta e Grecia. Si tratta di un



Gianni Onorato

numero significativo di persone che possono testimoniare di aver sperimentato una vacanza in totale relax e piena sicurezza, sia a bordo delle nostre navi che durante le nostre escursioni protette a terra."

"Dopo la fase iniziale di ripartenza in Mediterraneo, desideriamo permettere anche ai passeggeri britannici, tra i più grandi appassionati di crociere, di poter usufruire della nostra idea di vacanza sicura e responsabile. Una decisione che è

in linea con i piani del Regno Unito, che nella seconda metà di maggio prevedono la ripartenza dei viaggi nazionali".

Tutte le crociere, a partire dal 20 maggio, partiranno dal nuovo terminal crociere di Southampton. Presto MSC Crociere annuncerà i dettagli sugli altri porti d'imbarco nel Regno Unito.

Tutti gli ospiti verranno sottoposti ad un test antigenico prima dell'imbarco, inoltre agli ospiti non vaccinati sarà richiesto di mostrare l'esito negativo di un test effettuato entro 72 ore prima dell'imbarco. Altre misure pre-imbarco e a bordo saranno applicate sia agli ospiti che all'equipaggio, in linea con il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere.

Il protocollo è stato sviluppato nel 2020 grazie al contributo di esperti sanitari internazionali - tra cui il "Covid-19 Blue-Ribbon Expert Group" di MSC Crociere - e in stretta collaborazione con le autorità nazionali e locali competenti in materia di salute, trasporto e sicurezza in tutta Europa.

# Global Service srl

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

SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE



## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Quanto costa il contributo

(ART) va avanti, come entrambe le parti ammettono, alla ricerca di una soluzione. Che per ART rimane comunque quella di pagare secondo decreto legge, mentre per Assiterminal va rivisto sia il modo sia il "quantum".

In attesa che si arrivi a uno sperato compromesso, anche considerando che gli esperti legali come l'avvocato Longhi qui a fianco sostengono che ci sarebbero buone ragioni per non pagare, sta circolando una informativa sull'ammontare del contributo richiesto ai terminali dall'ART: esattamente lo 0,6x1000 del fatturato annuo lordo. Solo se questo conteggio dovesse portare a una cifra inferiore ai 1.800 euro ci sarebbe l'esenzione dal pagamento.

L'ART vuole comunque sapere qual'è il fatturato annuo del terminal per controllare se il balzello sia stato o no correttamente calcolato. E sono in molti a contestare anche il fatto che il contributo debba essere calcolato sul fatturato lordo e non sul netto, che poi rappresenta quanto l'azienda ha realmente guadagnato: mentre il lordo comprende tutte le altre imposte anche fiscali che riducono nettamente l'attivo (quando c'è) di un terminal. Insomma: se anche si dovesse pagare - tutto da dimostrare - bisognerebbe farlo sul netto e non su una cifra teorica e non certo tutta a favore dell'azienda com'è il lordo. Non ci sembra un ragionamento sbagliato.

### Codici BIC standard

ficazione delle strutture in Nord America. L'Intermodal Association of North America (IANA) e il Bureau International des Containers (BIC) hanno collaborato per standardizzare l'identificazione di terminali, rampe, piazzali per container e depositi negli Stati Uniti. Ogni struttura nella directory delle strutture intermodali di IANA, gestita come parte della sua amministrazione del servizio di report sull'ispezione del veicolo del conducente, ora ha un indirizzo strutturato, coordinate GPS, un codice BIC di 9 caratteri insieme al codice di posizione IANA preesistente che serve il Nord America mercati oggi. Ci si aspetta che l'adozione di questi codici si traduca in una comunicazione più fluida tra le parti, un'identificazione più rapida delle strutture da parte di terzi come vettori di autoveicoli e fornitori di servizi telematici, comunicazioni più efficienti con locatore-locatario relative a assunzioni/assunzioni e una migliore visibilità per BCO. IANA offre abbonamenti API per utilizzare non solo i 1.300 codici di localizzazione IANA esistenti oggi, ma anche i relativi codici BIC Facility e codici SMDG Ocean Terminal per la futura adozione dei codici standardizzati. Il BIC Facility Code è stato originariamente sviluppato come Locode secondo lo standard internazionale ISO 9897, assegnato al BIC nel 1997,

ed è ora un "codice figlio" elencato dell'ONU/Locode. Il database BIC Facility Code fornisce un codice struttura, un indirizzo stradale e coordinate GPS armonizzati per oltre 16.000 strutture per container in 188 paesi. Assistito dalla Digital Container Shipping Association (DCSA) e dai principali locatori di container, il BIC ha completato un'importante armonizzazione dei codici delle strutture per container nel novembre 2020, quindi ha lanciato l'API BICSMDG congiunta per fornire un unico punto di accesso sia per i codici BIC Facility che per SMDG codici di terminali oceanici a livello globale. "Per raggiungere la visione globale di dati uniformi, è importante avere il supporto delle regioni locali con il sostegno delle singole organizzazioni che operano all'interno delle regioni. Riteniamo che la collaborazione tra BIC e IANA sia un passo nella giusta direzione per ottenere la compatibilità dei codici di localizzazione nel mercato nordamericano", ha affermato Jon Palmak, vicepresidente senior, Digital Products & Technology di IANA. Con il progetto di armonizzazione condotto con il supporto della DCSA e il lancio dell'API, siamo molto entusiasti di lavorare con IANA in Nord America. IANA offre una copertura e una competenza straordinarie nella regione, arricchendo il database BIC Facility Code con lo IANA rete e portandoci più vicini al nostro obiettivo condiviso di adozione globale di standard di dati nel nostro settore", ha affermato Douglas Owen, segretario generale del BIC.

### ZLS, priorità di Guerrieri

alla tavola rotonda online sulla logistica e la portualità organizzata dal Comune di Livorno (ne riferiamo all'interno) nell'ambito del ciclo di webinar di RETE, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri ha richiamato l'importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra Imprese, istituzioni e mondo della Ricerca e delle Università. Ha citato «Sparsa colligo (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin. Un motto che è per me - ha detto il presidente dell'AdSP - una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Un messaggio che conferma quanto il neo-presidente ha dichiarato subito dopo la sua nomina sull'importanza di incrementare il colloquio alla ricerca di limitare i contenziosi al TAR e gli scontri sullo sviluppo portuale Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (attraverso lo Sportello Unico Amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all'agenda dell'Ente: «Su questi argomenti non partiamo da zero - ha continuato Guerrieri - L'AdSP ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che

hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell'ottica dell'info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall'Ente».

Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l'impegno immediato per lo sviluppo di uno strumento che "sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al sistema produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell'Ente anche per realizzare tale obiettivo».

### Il suo nuovo Comitato

da Nerio Busdraghi per il Comune di Livorno e da Simone Verucci per il Comune di Piombino. Si attende la designazione del membro della Toscana.

### Pro domo nostra

alle mille trappole che un Paese malato di burocratiche gli tende. Mi correggo: non solo noi cittadini qualunque ma anche chi ha un incarico, chi dirige un'impresa, sia essa una bottega o un'Autorità Portuale (scriveva tempo fa un acuto commentatore che "per presiedere un'AdSP oggi occorre avere la vocazione al martirio"). Compresi coloro che lavorano nel volontariato, che aiutano i meno fortunati, che si danno da fare a proprie spese e a spese del proprio tempo, che ricevono attestati di stima e abbracci. Anche per loro, zac, può scattare un burocrate - in borghese o in divisa - e comincia il calvario delle carte.

Perché queste amare note? Perché anche sui giornali di oggi leggiamo cose da paese dei matti. Un noto politico che imporrebbe interviste senza domande e senza interrompere il bla-bla dei suoi; un premio Nobel che considera il governo UE "un insieme di incapaci"; un giudice condannato per aver sfregiato a coltellate le gomme dell'auto di una collega - e quindi condannato - ora promosso a un prestigioso incarico dal Consiglio Superiore della Magistratura; una statistica secondo la quale se avessimo vaccinato subito gli anziani avremmo risparmiato il 54% dei morti di Covid...

Mi fermo: non per carità di Patria ma perché anche solo a scrivere mi monta la rabbia. Possibile che nessuno consideri anche i piccoli diritti di noi uomini qualunque? Leggo di processi che durano dodici anni. Leggo che in quest'ultima settimana si sono conclusi altri processi annosi e clamorosi con assoluzioni piene definitive: dopo aver tenuto per anni ed anni alla gogna personaggi che hanno agito - lo certificano le assoluzioni - nel bene del Paese. Leggo - mammamia quanto dobbiamo ingoiare! - che nella "vocazione al martirio" nelle AdSP è compreso anche l'essere sotto processo per anni, insieme a imprenditori che si trascinano dietro queste spade di Democle: ed hanno dovuto imparare a lavorare lo stesso, ingoiando amarezze, risentimenti, vergogna. I giudici, per carità, sono tutti persone per bene; ma mai che come ogni altro mortale paghino quando fanno errori clamorosi, che costano danaro pubblico, dolore, gogne incancellabili. Ci fu anche un referendum sulla loro responsabilità, finito a tarallucci, anzi peggio: se un magistrato sbaglia paga lo Stato, cioè noi.

Di trappole ce n'è per tutti: e forse compresi voi amici lettori, che magari inconsapevolmente avete violato il cavillo Tot della dimenticata leggina TOT/1 in perfetta buona fede e senza far male a nessuno. Consolatevi se potete: ci siamo caduti in tanti. E non per niente il nostro è il Paese con il maggior numero di avvocati e con i tribunali ingolfati anche di cazzate. Lo scriveva Dante settecento anni fa e non è cambiato molto: "Serva Italia di dolore ostello... non donna di provincia ma bordello". Amen.

DAL PERSONALE DELLA DIREZIONE MARITTIMA DI LIVORNO

## Controllo sulla filiera ittica

In corso operazione 'XIPHIIDAE'

LIVORNO - Continua, anche nel periodo pandemico, l'intensa attività di controllo della Guardia Costiera toscana sull'intera filiera della pesca a tutela dei consumatori e della conservazione dell'habitat marino.

78 ispezioni, 18 illeciti di cui 1 a carattere penale, oltre 600 Kg di prodotti ittici e 26 attrezzi da pesca sottoposti a sequestro. Sono i numeri di un'operazione eseguita la scorsa settimana sull'intero territorio regionale dalla Direzione Marittima della Toscana comandata dal Capitano di Vascello Gaetano Angora.

25.000 euro il totale complessivo delle sanzioni inflitte ai trasgressori delle norme sull'esercizio della pesca e sulla commercializzazione dei prodotti che, in un caso, hanno finanche condotto alla chiusura di una peschiera per motivi sanitari.

L'azione ispettiva a terra si è concentrata nelle province di Siena e Cecina dove i militari hanno sequestrato una partita di 500 Kg di prodotti ittici di vario genere a due grossisti sprovvisti di regolare documentazione di tracciabilità. Più approfondite verifiche hanno inoltre fatto scoprire che parte dei prodotti ittici preconfezionati erano addirittura scaduti, oltre che non correttamente conservati. Ai titolari sono state inflitte sanzioni amministrative per un totale di 3.500 euro.

A Prato, invece, gli ispettori pesca della Guardia Costiera di Livorno e i funzionari della locale Azienda U.S.L. - Dipartimento



della prevenzione, Unità Sicurezza alimentare - hanno ispezionato una peschiera gestita da cittadini di nazionalità cinese. All'esito dei controlli ne è stata disposta la chiusura per gravi carenze igienico-sanitarie.

Di rilievo anche l'attività condotta in mare.

Le motovedette impiegate hanno infatti sequestrato centinaia di metri di rete e numerose nasse non conformi alle vigenti normative e pericolose per la navigazione in quanto prive delle prescritte segnalazioni.

Gli ispettori del Centro Controllo Area Pesca, infine, tramite i sofisticati sistemi di monitoraggio

del traffico navale, hanno intercettato tre unità da pesca in aree marittime vietate per l'attività di pesca a strascico. Circa 6000 euro il totale delle sanzioni amministrative comminate. Il comandante di un peschereccio di Porto Santo Stefano è stato anche denunciato per aver superato i limiti di navigazione poiché sorpreso a navigare a più di 25 miglia dalle coste dell'Isola di Montecristo, una distanza troppo elevata in relazione alle abilitazioni in possesso dell'imbarcazione, sia sotto l'aspetto della navigabilità e delle dotazioni di sicurezza di bordo, sia per quanto riguarda l'autorizzazione a pescare.

CON IL NULLA OSTA DEL PRIMO COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP

## Porto di Venezia taglia i canoni



Cinzia Zincone

VENEZIA - Sotto commissario, cioè in regime che doveva essere transitorio e invece perdura: ma non per questo sul porto di Venezia ci si ferma. Si è tenuta, nei giorni scorsi, la prima seduta del 2021 del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale composto dal commissario straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, dal direttore marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, dal comandante del porto di Chioggia Michele Messina, da Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e da Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto.

Il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto ai seguenti punti all'ordine del giorno: delibera dello schema di convenzione per lo svolgimento del servizio di cassa da affidare ad un istituto di credito; delibera del presidente relativa

all'erogazione del contributo nella forma di riduzione dei canoni demaniali per l'anno 2020 alle imprese portuali ai sensi degli ARTT. 16, 17, 18 l. 84/94 e art. 36 e 68 COD. NAV. In particolare il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto alla provvedimento del commissario straordinario con cui si intende riconoscere la riduzione dei canoni demaniali del 2020 agli operatori portuali che abbiano registrato una diminuzione del fatturato rispetto al 2019 superiore al 20% a causa della pandemia (nel periodo dal 1 febbraio al 30 giugno e dal 1 luglio al 30 novembre 2020) e nella percentuale eccedente rispetto a detto parametro di riferimento. Una decisione che, come specificato in una relazione tecnica sottoposta al Comitato, non inciderà sulle disponibilità previste per le attività degli escavi in corso e programmati. Rispetto a questo punto, il Comitato ha unanimemente concordato con il commissario straordinario sulla necessità di chiedere ai Ministeri competenti un forte cambio di passo rispetto alla redazione definitiva del nuovo protocollo fanghi, all'aggiornamento del Piano morfologico e ai rallentamenti burocratici che ostacolano le progettualità legate alla protezione e conservazione ambientale al fine di continuare a garantire un futuro alla portualità veneta e all'autentica salvaguardia ambientale della laguna. Parere sulla concessione demaniale e autorizzazione all'attività d'impresa portuale conto proprio (ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94) alla società Veneta Cementi S.r.l. affinché possa accogliere, presso la banchina Itcoke in Canale Nord, navi auto scaricanti cemento sfuso con relativo invio presso lo stabilimento sito in area di proprietà, con sistema di sbarco pneumatico attraverso tubazione in acciaio (posata per una tratta con sistema fisso e per un tratto con sistema amovibile) collegata al silos di stoccaggio. Ciò nelle more dell'infrastrutturazione della banchina e dell'accosto prospiciente l'imbocco del Canale Industriale Brentella. Detta concessione e autorizzazione è rilasciata in via transitoria e per il periodo fino al 31/12/2021.

"Ringrazio i membri del Co-

mitato di Gestione per l'attento apporto professionale che hanno dato ai lavori - dichiara Cinzia Zincone - C'è stata grande convergenza sulla necessità di dare un segnale tangibile di supporto agli operatori portuali colpiti dalla crisi riconoscendo loro una riduzione dei canoni concessori. Ho rilevato altrettanto sintonia e comunanza di intenti sulla necessità di segnare un cambio di paradigma anche portando le istanze del territorio rappresentato nel comitato al Ministero della Transizione Ecologica e al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a tutela delle attività che stiamo svolgendo e che continueremo a svolgere, della portualità veneziana, della salvaguardia della laguna e della città di Venezia la cui sopravvivenza è strettamente legata al suo porto."

### -- ALL'INTERNO --

Sicurezza sul lavoro in Terminal San Giorgio.	a pag. 2
Sviluppo di Goodman nella zona di Milano.	a pag. 2
Il monumento al Villano è davanti al Comune.	a pag. 2
ALIS a supporto del ministro Giovanni.	a pag. 3
Investimenti a Gioia Tauro sulle aree ZES Calabria.	a pag. 3
Il giuramento ufficiali in ferma prefissata.	a pag. 3
MSC Crociere riparte anche nel Regno Unito.	a pag. 3
Controllo sulla filiera ittica.	a pag. 4
Porto di Venezia taglia i canoni.	a pag. 4
Transazione ecologica e cozze.	a pag. 5
Nidec ASI elettrifica le banchine di Malta.	a pag. 5
Marevivo presenta l'opzione idrogeno.	a pag. 5
Ripartono i treni "green" tra Milano e Xi'an (Cina).	a pag. 5
Ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica con lavoro e portualità: visioni innovative per il futuro.	a pag. 7
Webinar EBN Porti sui Sistemi di Gestione.	a pag. 7
L'auto elettrica, oggi e domani.	a pag. 9
Epidemie storiche e vittime.	a pag. 9
Le navi o gli ospedali.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - Rivista Marittima "Glossario del diritto del mare" di Fabio Caffio.	a pag. 9

CAROLI  
Hotels

**CORA**  
**TRASPORTI**

Trasporto container  
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili  
Trasporto merci con centinati e motrici  
Traino con mezzi ribassati  
Trasporto container in adre 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.sp@coratrasporti.com  
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

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

QUANDO L'ECONOMIA SI SCONTRA CON L'ASSURDO

## Transazione ecologica e cozze

LIVORNO – Qualcuno non ci credeva fino a riprova ufficiale. Ovvero: un campione su sei delle cozze (mytilus galloprovincialis) pescate nell'area dove dovrà sorgere la Darsena Europa ha rivelato tracce di inquinanti a base di benzene, dunque il Ministero dell'Ambiente - pardon, della Transizione Ecologica come si chiama ora - ha bloccato l'attesa conferenza dei servizi per dare il via ufficiale alla gara.

Ora, secondo tutti, si sa che le cozze sono organismi filtranti. Si sa anche che all'ingresso di un porto commerciale e industriale nel quale transitano migliaia di navi l'acqua non può essere certo vergine come quella di fonte. E si sa anche che nell'area della futura Darsena Europa scaricano sia lo Scolmatore dell'Arno, sia il Canale dei Navicelli: entrambi portatori non di acqua minerale ma di tanti inquinanti raccolti dai conferimenti



Nella foto: L'area della foce dei canali.

delle campagne, dei cantieri e cantierini nonché della navigazione per la base USA di Camp Darby. Vogliamo aggiungere le raffinerie all'interno del porto, i conferimenti nelle vasche di colmata, il sorvolo a bassissima quota degli aerei da e per l'aeroporto di San Giusto (e si sa che l'inquinamento da motori jet non è certo un dettaglio). Insomma, malgrado al Calambrone siano autorizzati anche gli stabilimenti

balneari - nessuna autorità di controllo li ha mai vietati - non siamo in una distilleria o in una fonte di montagna. Realisticamente parlando, dobbiamo prenderne atto.

In questo quadro, il Ministero della Transizione Ecologica sta creando un danno enorme ritardando la gara per un'opera che è già in ritardo sui tempi e che ha in stand-by stanziamenti pubblici per 550 milioni di euro, certificati anche da un recente articolo sul Sole-24Ore a firma di Silvia Pieraccini. Dovranno essere ripescate altre cozze, fatte altre analisi, perso altro tempo. Il neo-presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri si dice convinto che supereremo il problema e non ci saranno ritardi. L'uomo è ragionevole, conosce la macchina burocratica, vogliamo credergli. Ma francamente, girano le scatole a mille.

A.F.

installate in microgrid all'interno dell'area portuale. Momenti come questo sono ideali per promuovere lavori di trasformazione infrastrutturale, resi più semplici anche dal

minore traffico. Auspichiamo che l'esempio di Malta e prima ancora di altri porti come quello di Genova Prà venga seguito al più presto da molti altri in Italia e in Europa per

adeguarsi alla normativa UE e per utilizzare al meglio i fondi garantiti dal Recovery Plan, operando finalmente in ottica sostenibile e green".

PER UNA MOTORIZZAZIONE PIÙ "GREEN"

## Marevivo presenta l'opzione idrogeno



Nella foto: Un autobus a idrogeno a Bolzano.

ROMA – Con una serie di filmati sulla maturazione dei nuovi carburanti per il prossimo futuro, l'associazione ambientalista Marevivo ha affrontato uno dei temi più importanti della riduzione delle emissioni dannose in atmosfera.

Il più recente filmato riguarda l'idrogeno verde con una lezione del professor Angelo Consoli, che ha illustrato i processi di utilizzazione dello stesso, ricavato dall'acqua, con un processo totalmente "gas free". Quali sono le tecnologie? La scissione della molecola dell'acqua, gli accumulatori a idrogeno e l'utilizzo. Consoli ha anche

spiegato che l'accusa più pesante sull'utilizzo dell'idrogeno è che il processo di ricavarlo dall'acqua è "energivoro", nel senso che ha una perdita del 35/40%: ma le perdite nella produzione dei combustibili fossili (petrolio, gas etc) sono nettamente superiori, tali da rendere economico anche l'idrogeno. Per di più l'idrogeno a differenza dell'eolico e del solare non è legato a fattori esterni (vento che può non esserci, mancanza di sole notturna, etc) ma è del tutto indipendente dal meteo. Ci sono ancora, ovviamente, problemi sia di produzione sia di costi: ma è indubbio, ha detto Consoli, che

l'idrogeno sarà uno dei carburanti più interessanti del prossimo futuro. La stessa opinione che ha espresso di recente anche il capo assoluto di Toyota - oggi il primo produttore al mondo di auto elettriche o ibride - il quale ritiene queste ultime soluzioni solo "di passaggio" verso la motorizzazione a idrogeno. E in questa direzione si stanno muovendo anche importanti produttori di TIR con sperimentazioni che stanno entrando nel mondo delle consegne urbane. Insomma, un tema da tener d'occhio già oggi nel mondo della logistica più avanzata.

PER RENDERE PIÙ "VERDI" GLI APPRODI DELLE NAVI DA CROCIERA

## Nidec ASI elettrifica le banchine di Malta

L'innovativo sistema di alimentazione elettrica permetterà di abbattere di oltre 40 tonnellate l'anno le emissioni



MILANO – Nidec ASI, capo azienda della piattaforma Nidec Industrial Solutions del gruppo Nidec e tra i Gruppi impegnati rispetto alla ripartenza economica in un'ottica di maggiore sostenibilità, ha siglato un contratto del valore di 12 milioni di Euro con la società maltese Excel Sis, per la realizzazione di un progetto "shore-to-ship" per il porto di La Valletta (Malta), che permetterà alle navi da crociera attraccate alle 5 banchine di attingere dalla rete dell'isola l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di mantenere accesi gli inquinanti motori diesel a bordo. Questo innovativo sistema permetterà di ridurre di oltre 40 tonnellate l'anno le emissioni di gas inquinanti, equivalenti alla circolazione continua di oltre 4 milioni di veicoli, contribuendo a porre le basi per una ripartenza più verde e innovativa del turismo, settore chiave nell'economia di Malta.

Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che ha invitato i porti

ad adottare sistemi elettrificazione delle banchine dei porti (shore-to-ship) per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto, mantenere attivi il riscaldamento, l'aria condizionata e i necessari sistemi ausiliari delle imbarcazioni. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025 e che è stata inserita anche nel Recovery Plan dell'UE, che mette la riduzione dell'impatto ambientale tra le priorità nel processo di ripartenza dei paesi europei. In quest'ottica Malta e il suo porto principale de La Valletta costituiscono un esempio da seguire per tutti i porti Europei (e non solo). L'intero progetto è stato pianificato fin dalle primissime fasi di verifiche di fattibilità e sarà coordinato per tutta la sua completa esecuzione da Infrastructure Malta (IM), l'agenzia del Governo maltese che ha in carico tutti i progetti infrastrutturali del paese.

"Siamo davvero orgogliosi che il nostro partner e main contractor Excel Sis e Infrastructure Malta

abbiano scelto la nostra forte capacità di project management e le nostre soluzioni fatte su misura per questo importante progetto, che per noi rappresenta un nuovo traguardo nella nostra strategia volta a promuovere uno sviluppo sostenibile e a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti e della logistica, verso un futuro all-electric. La trasformazione delle infrastrutture logistiche e portuali nell'ottica di una maggiore sicurezza e di un risparmio energetico può, inoltre, contribuire ad attrarre un più elevato di turisti, sempre più attenti al rispetto dell'ambiente, rilanciando i settori turistico e commerciale, che sono stati particolarmente colpiti dagli effetti della pandemia," ha dichiarato Dominique Llonch, ceo di Nidec ASI e presidente di Nidec Industrial Solutions. "Grazie alle nostre competenze nell'ambito dell'automazione e dei sistemi di storage a batterie, abbiamo le capacità per elettrificare tutto il porto, dalle gru, ai trasporti interni, utilizzando batterie di ricarica

CON IL VETTORE RAIL CARGO PER EURASIA

## Ripartono i treni "green" tra Milano e Xi'an (Cina)



MILANO – Dopo qualche mese di sospensione - scrive Air Cargo nel suo blog - Rail Cargo è ora pronta a riattivare il treno per il trasporto container 40 piedi high cube tra Xi'an e Melzo (Milano) che aveva lanciato lo scorso anno anche per assecondare le esigenze della clientela alle prese con la scarsa disponibilità di stiva offerta dal trasporto aereo nelle fasi più critiche del lockdown. Alla base della decisione c'è la spinta sui trasporti "green" che anche la Cina sembra aver preso di petto.

L'obiettivo dell'azienda austriaca, ha spiegato il key account manager per l'Eurasia Nicola Cavinin, è quello di far ripartire il servizio ad aprile con una frequenza di due viaggi a settimana. "Abbiamo iniziato da poco a sondare la potenziale clientela di

spedizionieri per capire come potrà essere la risposta del mercato".

Il collegamento, continua Cavinin, era stato messo in pausa a dicembre data la situazione che si è creata nei trasporti marittimi, con i noli container alle stelle (e dunque comparabili con quelli dello stesso trasporto via ferro, situazione che ha portato le autorità cinesi a sospendere gli incentivi "green" per chi si avvaleva di questa modalità di spedizione) e la scarsa disponibilità di equipment. Problema quest'ultimo che ora appare in via di miglioramento. Insieme alla riattivazione delle sovvenzioni statali cinesi al trasporto merci ferroviario il riequilibrio dei costi ha portato Rail Cargo alla decisione di riprendere a operare il collegamento.

I terminali restano quelli di

Xi'an, città della Cina centrale, e il Rail Hub Milano di Contship Italia, a Melzo, mentre il transit time come lo scorso anno permangono di "14-16 giorni".

Tra le novità il fatto che questa volta il servizio sarà interamente offerto da Rail Cargo Group (dunque senza partnership con altri operatori) e i noli del trasporto, ovviamente ricalibrati sul particolare momento storico.

"Per un container 40' HC - ha detto Cavinin - in import in westbound dalla Cina, la richiesta è di 9.700 dollari comprensivi della fornitura dell'equipment, ma intendiamo offrire il roundtrip - opzione che in questa fase è utile anche a noi per poter riposizionare i container in Asia - a un costo più vantaggioso di complessivi 11.500 dollari".

**COSCO - SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE**

LA SPEZIA 02/04/2021 GENOVA 04/04/2021	<b>Mv. COSCO PRIDE</b> voy 060 E	per/da: FOS, VALENCIA, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN
LA SPEZIA 09/04/2021 GENOVA 11/04/2021	<b>Mv. THALASSA ELPIDA</b> voy 0482-036 E	
LA SPEZIA 16/04/2021 GENOVA 18/04/2021	<b>Mv. COSCO GLORY</b> voy 059 E	

**COSCO - SERVICE AEM2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE**

GENOVA 12/04/2021	<b>Mv. CMA CGM SCANDOLA</b> voy 0ME8SE1MA	per/da: MALTA, BEIRUT, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA
GENOVA 19/04/2021	<b>Mv. CMA CGM GEMINI</b> voy 0ME8UE1MA	

**COSCO - SERVICE AEM6 - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT**

TRIESTE 19/04/2021	<b>Mv. CMA CGM CORNEILLE</b> voy 0BE8YE1MA	per/da: PORTSAID (West TRML), JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN
--------------------	--	--

**COSCO - SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST**

GENOVA 14/04/2021	<b>Mv. APL ANTWERP</b> voy 0MX80E1MA	per/da: MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI, KARACHI (Sapt), NHAVA SHEVA, MUNDRA
-------------------	--------------------------------------	---

**COSCO - SERVICE VAX - SERVIZIO EXPORT DA VADO GATEWAY PER INTRAMED & FAR EAST**

VADO GATEWAY 29/03/2021	<b>Mv. ATLANTIC SOUTH</b> voy 015 E	per/da: PIREO
-------------------------	-------------------------------------	---------------

**COSCO - SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON PER INTRAMED & FAR EAST**

VENEZIA 08/04/2021	<b>Mv. EF EMIRA</b> voy 092 E	per/da: PIREO, GEBZE (Yilport), GEMLIK (Gempport), SALONICCO, IZMIR (Alsancak)
VENEZIA 15/04/2021	<b>Mv. T.B.N.</b>	
VENEZIA 22/04/2021	<b>Mv. A. OBELIX</b> voy 068 E	

**COSCO - SERVICE AGX - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT, VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR PER INTRAMED & FAR EAST**

TRIESTE 02/04/2021 VENEZIA 03/04/2021 RAVENNA 05/04/2021	<b>Mv. STADT DRESDEN</b> voy 038 E	per/da: PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)
--	------------------------------------	---

**COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT PER ISRAELE**

GENOVA 01/04/2021	<b>Mv. BUXTEHUDE</b> voy 150 E	per/da: ASHDOD, HAIFA
GENOVA 08/04/2021	<b>Mv. ASIATIC ISLAND</b> voy 078 E	
GENOVA 15/04/2021	<b>Mv. BUXTEHUDE</b> voy 151 E	

**COSCO - SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT PER USA**

GENOVA 14/04/2021 LA SPEZIA 17/04/2021	<b>Mv. VIENNA EXPRESS</b> voy 75 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
GENOVA 21/04/2021 LA SPEZIA 24/04/2021	<b>Mv. CMA CGM DALILA</b> voy 0MR8DW1MA	
GENOVA 28/04/2021 LA SPEZIA 01/05/2021	<b>Mv. T.B.N.</b>	

**COSCO - SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT DA PIREO & GENOVA VTE PER USA**

GENOVA 03/05/2021	<b>Mv. BERLIN BRIDGE</b> voy 107 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH
-------------------	------------------------------------	-------------------------------------

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a: **COSCON ITALY S.r.l.**

16126 GENOVA - Ponte Morosini, 41

20090 MILANO - Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE

80133 NAPOLI - Via A. De Gasperi, 55

57123 LIVORNO - c/o Argosy - Via Leonardo Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071

- Tel. 02 7030681

- Tel. 081 4233557

- Tel. 0586 421030

- Fax 010 2707500 / 010 2707502

- Fax 02 7532767

- Fax 081 4233501

- Fax 0586 444414

- e-mail: commercial@coscon.it

- e-mail: customer@coscon.it

- e-mail: commerciale.na@coscon.it

- e-mail: info@argosagent.com

[www.coscon.it](http://www.coscon.it)

NELLA TAVOLA ROTONDA DEL COMUNE DI LIVORNO INSIEME A RETE

# Ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica con lavoro e portualità: visioni innovative per il futuro

Investimenti urgenti, formazione professionale e ciclo logistico integrato tra le priorità



Barbara Bonciani

LIVORNO – Sul canale youtube del Comune di Livorno [www.bit.ly/3bqGyaD](http://www.bit.ly/3bqGyaD) è possibile rivedere in streaming la tavola rotonda "Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro" che fa parte di una serie di webinar organizzati da RETE sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia.

La tavola rotonda, promossa dall'Amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE di cui il Comune è socio collaboratore e il CNR IRISS di Napoli, è stata presieduta dall'assessore al Porto e Integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE.

All'incontro, oltre all'assessore al Porto e all'integrazione porto-città hanno partecipato Ivano Russo, direttore generale Confetra, Luciano Guerrieri presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna

di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno, recentemente nominata presidente di Confetra Toscana. A facilitare la discussione è stato Massimo Clemente, direttore CNR Iriss di Napoli e del Comitato Scientifico RETE.

Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità.

Abbiamo riportato in 1° pagina alcuni interventi più significativi. Ancora: Ivano Russo ha sintetizzato il concetto di logistica in un'accezione contemporanea, europea, moderna, cioè un insieme di geopolitica, geoeconomia, politiche tariffarie, dazi, collocazione di un paese nel commercio internazionale in un mercato globale, senza trascurare le questioni infrastrutturali, del tessuto produttivo e industriale, poi le infrastrutture, dato che oggi è più importante e redditizio il flusso delle informazioni che delle merci. Dentro questo mondo, a partire da questo mondo ha elencato i passaggi di normativa del settore in Italia negli ultimi anni e gli scarti che ci sono stati rispetto agli altri settori e altri Paesi nei confronti dei quali siamo in netto ritardo.

Barbara Bonciani: "Il territorio livornese vive una fase di rilancio importante, con i fondi attribuiti dal Ministero dei Trasporti al progetto di espansione a mare del porto di Livorno che porterà ad un aumento dei traffici, permettendo l'ingresso di navi di nuova generazione che oggi non sono in grado di scalare il nostro porto; il commissariamento di

Darsena Europa, e il finanziamento delle connessioni ferroviarie, oltre che il potenziamento del retroporto costituiscono opportunità rilevanti per il territorio.

Ai fini della competitività del sistema città porto di Livorno dovremo garantire - ha detto inoltre l'assessore - che tali infrastrutture siano supportate da investimenti e azioni volti a rafforzare i corridoi e l'efficienza logistica del territorio, considerando la logistica un valore e non un costo per la competitività dei prodotti.

Le infrastrutture da sole non basteranno a promuovere la competitività, ma serviranno investimenti in innovazione, oltre che lavoro e capitale umano adeguato. L'ottimizzazione e l'efficientamento delle infrastrutture sarà possibile solo in presenza di capitale umano altamente formato in grado di governare i processi di innovazione tecnologica.

Per questo: a) dovremo aver chiaro lo scenario economico e internazionale in cui le nuove infrastrutture prenderanno forma (effetti dei processi globali sul mondo portuale e della logistica e strategie di rilancio).

b) dovremo favorire strategie orientate ad una organizzazione integrata del ciclo logistico, mettendo a sistema portualità e logistica e industria, facendoli dialogare e rendendo la logistica più performante a sostegno della portualità.

c) dovremo tenere conto che le infrastrutture da sole non saranno in grado di rispondere alla richiesta di lavoro del territorio, ma che si dovranno attivare progetti e investimenti al fine di supportare il processo in atto e creare occupazione. In questo processo il supporto della terza missione dell'università può essere di grande aiuto. Ricordo che sul territorio, sia l'Università di Pisa,

sia la Scuola Superiore Sant'Anna lavorano in modo attivo sul trasferimento tecnologico e innovazione dei processi di automazione legati alla logistica.

c) Sarà necessario attivarsi - ha concluso Barbara Bonciani - per arrivare pronti all'automazione portuale

e retroportuale. I processi di innovazione tecnologica e automazione, che introducono efficienza e flessibilità, interessano sia la portualità, per la gestione della movimentazione dei mezzi sul piazzale (semiautomazione), sia la logistica (utilizzo robot nei magazzini) /automazione

dell'intralogistica (veicoli autonomi e logistica esterna). Processi che stanno già modificando il modo di lavorare e che devono essere compresi, perché possano diventare, non solo elementi di criticità per gli effetti sul taglio del lavoro, ma opportunità di sviluppo e occupazione.

RIVOLTO ALLE ADSP E ALLE IMPRESE

## Webinar EBN Porti sui Sistemi di Gestione



Luigi Robba

LA SPEZIA – L'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti ha promosso e realizzato il 18 marzo scorso, con il supporto organizzativo e scientifico di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, il webinar: "Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e Sistemi Aziendali di Qualità: il valore aggiunto per le Imprese", rivolto alle Autorità di Sistema ed alle Imprese del settore portuale, nonché a tutte le Parti Sociali interessate di livello nazionale.

Il webinar ha ottenuto un buon riscontro di partecipazione, coinvolgendo circa 90 partecipanti. Sono stati approfonditi, sia da un punto di vista tecnico che "culturale" aspetti relativi all'implementazione dei Sistemi di Gestione Sicurezza e Qualità all'interno delle Imprese, anche in ottica di gestione integrata.

I lavori sono stati introdotti da Luigi Robba e Maurizio Colombai, rispettivamente presidente e vice presidente di EBN Porti.

In seguito, il programma ha previ-

sto una prima parte di interventi tecnici, curati da: Alberto Di Martino, ceo ICB Quality; Renato Goretta, vice presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica e presidente CdA Gesta Srl; Diego De Merich e Mauro Pellicci, rappresentanti INAIL DiMEILA.

Una seconda parte del programma ha riguardato invece testimonianze

aziendali, con interventi a cura di Francesco Parodi, H.S.S.E. manager terminal contenitori Porto di Genova Spa Nicola Rambelli, Direzione Qualità, Sicurezza e Risorse Umane Sapir Spa.

Ha moderato i lavori del webinar Genziana Giacomelli, direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica.

Nell'ottica di rafforzare e dare continuità ai risultati, EBN ha previsto un follow up di progetto, in particolare attraverso la creazione di uno spazio virtuale stabile e dedicato, dove i partecipanti possono reperire materiali di studio ed intervenire dinamicamente nel confronto con gli enti promotori.

A partire dai positivi risultati raggiunti, è prevista la realizzazione di nuovi webinar tematici, che possano andare incontro alle esigenze di Imprese, Autorità di Sistema e Parti Sociali, dando loro strumenti per affrontare e gestire le problematiche connesse allo svolgimento delle operazioni portuali.

Agenzia Marittima  
**LE NAVI**

GENOVA (Sede Centrale)  
Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.  
Via di Francia 28 - 16149 Genova  
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409  
e-mail: [lenavi\\_itgoa@msclenavi.it](mailto:lenavi_itgoa@msclenavi.it)



DESTINAZIONI

NAVI

VOY

IMBARCO

DATA

AUSTRALIA - TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	MSC MELINE	MA111A	LA SPEZIA	1 aprile 2021
	MSC TOKYO	MA112A	LA SPEZIA	8 aprile 2021
	APL DETROIT	ONN9VE	LA SPEZIA	15 aprile 2021
USA NORD ATLANTICO	MSC AGADIR	ME112W	LEGHORN	31 marzo 2021
	MAERSK SEMARANG	ME113W	LEGHORN	7 aprile 2021
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC DOMITILLE	MM112A	GENOVA	28 marzo 2021
	MSC AGRIGENTO	MM113A	GENOVA	4 aprile 2021
	MSC DOMITILLE	MM112A	LEGHORN	30 marzo 2021
	MSC AGRIGENTO	MM113A	LEGHORN	6 aprile 2021
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	MSC NAOMI	MC112A	LA SPEZIA	5 aprile 2021
	MSC ANZU	MC113A	LA SPEZIA	12 aprile 2021
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	SAG GOOD TIMING	YA113A	LA SPEZIA	1 aprile 2021
	ATLANTIC EXPRESS	YA114A	LA SPEZIA	10 aprile 2021
WEST AFRICA	MSC ALYSSA	MW112A	GENOVA	30 marzo 2021
	MSC MONTEREY	MW113A	GENOVA	6 aprile 2021
	MSC MONTEREY	MW113A	LEGHORN	4 aprile 2021
	MSC DYMPHNA	MW114A	LEGHORN	11 aprile 2021
CANADA	MSC SARISKA	CX112A	LEGHORN	29 marzo 2021
	MSC VERONIQUE	CX113A	LEGHORN	5 aprile 2021
	MSC SARISKA	CX112A	GENOVA	30 marzo 2021
	MSC VERONIQUE	CX113A	GENOVA	6 aprile 2021
NORD EUROPA	MSC VANCOUVER	NL111R	LA SPEZIA	2 aprile 2021
	MSC FLORENTINA	NL112R	LA SPEZIA	9 aprile 2021
	MSC LAURA	NL113R	LA SPEZIA	16 aprile 2021
MAROCCO	TBN	YM113A	LA SPEZIA	5 aprile 2021
	TBN	YM114A	LA SPEZIA	12 aprile 2021

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Autotrasporto: ART superflua?

Trasporti).

Può essere utile una breve (per quanto possibile vista la congerie di norme) precisazione in merito. Dopo anni di sofferta applicazione le tariffe minime obbligatorie per i servizi di autotrasporto (le famose Tariffe a Forcella), che contribuiranno più ai bilanci degli avvocati che a quelli delle aziende di trasporto, furono abrogate, su pressione dell'Unione Europea, con il D.Lgs. n. 286 del 2005. In particolare l'art. 4, disponeva che, a decorrere dal 28 febbraio 2006, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sarebbero stati determinati dalla libera contrattazione delle parti.

Ci fu successivamente una parziale marcia indietro con l'aggiunta al D.Lgs. 286/2005 dell'art. 83-bis a mezzo del D.L. n. 112 del 2008, tale nuovo articolo disponeva, tra l'altro, che le tariffe di autotrasporto dovessero essere parametriche sui prezzi del carburante. Tale norma fu nuovamente modificata dal D.L. 6 luglio 2010, n. 103 convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 4 agosto 2010, n. 127, che stabiliva che l'importo dovuto al vettore doveva essere tale da consentire almeno la copertura dei costi di minimi di esercizio atti a garantire il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente imposti. I costi minimi dovevano essere indicati dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, organismo composto principalmente da rappresentanti delle associazioni di categoria di vettori e committenti.

Nel 2014 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea (4 settembre 2014 cause riunite C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13) affermò che "l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, osta a una normativa nazionale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati". Una tale norma contrasterebbe infatti gravemente con i principi informatori dell'UE in tema di libertà di concorrenza e di libero mercato.

La L. 23 dicembre 2014, n. 190 provvede quindi ad adeguare la normativa italiana a quella comunitaria con la modifica dell'art.83 bis col nuovo testo che prevede al comma 4 che "Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale".

L'Ordinanza 21/6/2016 della Corte Europea (in causa C-121-16) dichiarò successivamente la legittimità dei "costi minimi" se stabiliti da un'Autorità Pubblica, e non più da un ente privato come

l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto. La decisione riguardava però trasporti eseguiti prima dell'abrogazione di tale norma avvenuta con la menzionata legge 190/2014.

È quindi rimasto vigente e cogente, ad oggi, un unico limite alla libertà contrattuale delle parti, quello previsto dal comma 5, che lega parzialmente il prezzo delle prestazioni previste da contratti di durata superiore ai 30 giorni al costo del gasolio di autotrazione e prevede l'adeguamento automatico del prezzo in caso di variazioni del costo del carburante superiori al 2%.

Numerose pronunce giudiziali di merito hanno confermato la legittimità delle azioni di adeguamento intraprese dai trasportatori sulla base di tale norma.

La sentenza n. 47 del 7 febbraio 2018 della Corte costituzionale ha poi chiarito che l'articolo 83 bis commi 1,2,3,6,7,8,10 e 11 della legge n. 133/2008 non si pone in contrasto con i principi costituzionali avuto riguardo al principio che un interesse di ordine generale (la sicurezza della circolazione stradale) può legittimare una limitazione alla libertà negoziale delle parti, principio di rango costituzionale anch'esso. Va tuttavia notato che tale limitazione all'autonomia negoziale delle parti non fa venir meno il principio sancito dalla Corte Europea e recepito dal precedente comma 4, essendo la limitazione alla libertà contrattuale delle parti circoscritta a ben individuate circostanze di fatto e munita di un meccanismo pre-ordinato di adeguamento che rende superflua ogni eventuale ulteriore attività di regolazione dei prezzi del mercato.

Le successive emanazioni, da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di tabelle dei costi minimi dei servizi di autotrasporto, finalizzati alla sicurezza stradale, non possono inoltre essere intese come un limite all'autonomia negoziale delle parti in quanto si tratta di "raccomandazioni" prive di valore cogente, come previsto dall'articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti... pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi) e come precisato anche dall'ultimo Decreto Direttoriale del 27/11/2020 (Ferma rimanendo la natura non cogente dei valori dei costi di esercizio di cui al presente decreto...).

La questione dei costi minimi dell'autotrasporto non è certo arrivata al suo termine, e le associazioni di categoria continueranno a premere per l'applicazione, magari non solo volontaria, delle tabelle ministeriali, la cosa che sembra evidente però è che l'ART è comunque estranea a tali dinamiche.

Le possibili (ma residuali) ipotesi di regolazione del mercato dell'Autotrasporto sono infatti disciplinate direttamente dalla legge (art. 83bis comma 5 D.Lgs. 286/2005) o sono riservate all'attività svolta dal competente Dipartimento del MIT (art. 1 c.250 L. 190/2014), cosa che rende impossibile, oltre che superflua, ogni attività dell'Autorità di

Regolazione dei Trasporti e che rende illegittima ogni pretesa di assoggettare a tributo le imprese esercenti attività di autotrasporto.

## Piero Neri: luci e ombre

c'è più provvedimento o iniziativa che non tenga conto di queste due variabili.

Tra tutti gli operatori della logistica l'informaticizzazione e la digitalizzazione sono diffuse connettendo i flussi di informazione e di documentazione anche con le pubbliche amministrazioni. Vi sono tuttavia e tuttora aspetti importanti da migliorare.

Nella logistica di magazzino il livello di automazione e robotica è assai diversificato sia a causa della molteplicità, eterogeneità e dimensione aziendale dei soggetti coinvolti sia per la tipologia delle merci movimentate. Solo i contenitori, che rappresentano il 39% dei traffici europei, essendo standard, alimentano sistemi di automazione realizzabili economicamente su scala industriale.

In generale gli Operatori logistici ritengono che l'automazione perfetta sia quella che si crea su loro misura considerando soprattutto tipologia e quantità dei volumi che movimentano; Amazon e gli attori del commercio elettronico ne sono la dimostrazione più evidente.

La sfida è riuscire a coinvolgere in questo processo non solo le grandi imprese della logistica, dove la transizione è già cominciata, ma anche le PMI, le piccole imprese così diffuse nella logistica anche nel settore portuale.

Le merci movimentate nel porto di Livorno (auto, cellulosa, break bulk, rinfuse liquide e solide) si prestano ad una automazione ridotta sia lato mare (twist lock automatici, spreader con telecamere e sensori autocentranti) che lato terra dove sono state attuate gate automation, telecamere e lettori barcode, sensori volumetrici, bilici, lettori RFID (Radio Frequency Identification).

Il paradigma del futuro nella movimentazione dei contenitori, attività che meglio si presta a processi di automazione fisica, è rappresentato dal più innovativo dei terminal italiani che è quello di Vado nel quale il sistema OCR (optical commerce recognition) verifica autorizzazione all'ingresso, danni, controlli, prenotazioni sostituendo il personale al gate.

L'intelligenza artificiale e gli algoritmi decisionali pianificano la movimentazione e i posizionamenti nelle diverse aree sostituendo i planner umani, governando i mezzi di piazzale (straddle carrier e RTG rubber tired gantry) che a loro volta non hanno più manovratore. Lo scarico ed il carico dei contenitori a bordo invece è stato, al momento, soltanto remotizzato per mitigarne le conseguenze sociali; i gruisti gestiscono le post panamax da una sala controllo con i joy stick.

Le previsioni dei maggiori player nazionali e internazionali dei diversi segmenti della supply chain ritengono unanimemente che in un breve lasso di tempo, sia

l'automazione customizzata delle attività di Handling portuale che l'accessibilità economica di robot collaborativi interconnessi e rapidamente programmabili nelle attività di magazzino, investirà anche le aziende di minori dimensioni.

L'innovazione in tutte le sue declinazioni, (digitalizzazione, automazione, robotizzazione) modifica l'occupazione generica, incrementa quella di qualità, offre indubbi vantaggi di riduzione della fatica fisica, di miglioramento delle condizioni di sicurezza durante il lavoro, di maggiore efficienza e produttività e quindi di riduzione dei costi.

Potrebbe anche contribuire all'incremento dei traffici per la crescita dei quali, almeno nel nostro caso, le infrastrutture fisiche restano la pietra angolare.

Il sistema portuale italiano è rimasto inchiodato dal 2010 al 2019 (ultimo anno di "normalità") a circa 500 milioni di tonnellate movimentate, Livorno è passata da 30 milioni a 36 milioni di tonnellate, circa 5 milioni in più sono state trasportate dai ro-ro e ro-pax. I contenitori - che sappiamo avere una filiera più lunga (riempimenti e svuotamenti) sono incrementati di 120.000 TEUs. Le auto nuove di fabbrica sono raddoppiate. Il 2020 ha però segnato flessioni importanti in tutti i settori.

Volendo tornare almeno a quei numeri e se possibile incrementarli, dobbiamo essere consapevoli dei punti di forza e di debolezza preesistenti e se e di quanto siano stati modificati dai lockdown planetari.

Fino al 2019, a parità di efficienza, produttività, costi portuali e di handling con gli altri porti del sistema tirrenico, siamo stati imbattibili nella movimentazione di merci su ro-ro e ro-pax, in quella delle auto nuove, della cellulosa e siamo ottimamente posizionati (fino al Covid) in passeggeri sia di navi da crociera che traghetti. Queste merceologie creano lavoro portuale ed hanno filiera logistica "corta". Il contenitore resta il riferimento anche per ragioni statistiche, di occupazione diretta e indotta nella filiera, nonché di dinamiche evolutive del mercato.

Tutti gli Armatori anche quelli che operano in segmenti nei quali siamo "campioni" - dai ro-ro alle car carriers - aumentano le dimensioni delle proprie navi e concentrano le merci trasportate in un numero inferiore di toccate, quindi chiedono banchine e spazi a terra di maggiori dimensioni.

Tornando ai contenitori, come sostiene IRPET utilizzando il modello Remi-IRPET nello studio su Darsena Europa, molto dipende dall'area di attrazione (catchment area) di un porto, degli input intermedi e degli output del sistema industriale e dei consumi che, come l'acqua, sceglie la via più rapida e quindi meno costosa per giungere a destino.

In questo senso abbiamo pesanti handicap storici verso il 65% della logistica import/export nazionale generata dalla manifattura - Nord e Nord Est - che hanno portato le tre grandi alleanze (oligopolio) per i traffici da e per il Far East a scalare altri porti del sistema tirrenico.

Il 70% della produzione nazionale ha destinazione intracomunitaria ed è in corso uno spostamento modale dalla strada al ferro (incentivato da appositi sostegni statali) anche a ragione delle continue turbolenze di paesi di semplice attraversamento come l'Austria e la Svizzera. Non sono eccezionali i "blocchi" di questi giorni al Brennero pur motivati dal Covid. Verso Sud lo stato dell'Aurelia non merita commenti ulteriori.

Già nel lontano 2017 l'IRPET (ri)elenca le ragioni della scarsa crescita dei volumi in contenitori nel porto di Livorno (ri)elenca: Scarsità dei fondali ed impossibilità tecnica di approfondirli ulteriormente oltre i -13 mt, infrastrutture viarie come l'Aurelia, infrastrutture ferroviarie asfittiche.

L'aumento nella dimensione delle navi dei vettori può complicare ulteriormente la situazione anche per altre tipologie di traffico.

Per chi voglia indagare il futuro economico e sociale di Livorno sono questioni dirimenti che Confindustria ha riproposto nelle proprie "Riflessioni sull'economia Toscana" e ancora come priorità assolute nel più recente "Proposte e Progetti per il PNRR".

Il tema è stato affrontato dal Governo Conte 2 con provvedimenti di priorità e con ipotesi di commissariamento che ci auguriamo siano confermate al più presto in capo all'Autorità di Sistema almeno per la Darsena Europa. Per il sistema ferroviario verso la FI/BO e per l'Aurelia ancora buio pesto.

Che cosa dobbiamo/possiamo

fare anche noi di Confindustria?

La risposta non è semplice e ci obbliga a interrogarci sui fattori di cambiamento determinati o accelerati dai lockdown, sulla loro durata, importanza e conseguenze. Ho già avuto occasione di dire che abbiamo dovuto prendere atto della vulnerabilità delle nostre catene logistiche nella fornitura di materiali di base, dei limiti dell'aver un "fornitore unico" asiatico quasi monopolista nella produzione di medicinali primari, che per l'agro alimentare dipendiamo per la metà dei prodotti da fornire estere, che la maggior parte dei processi industriali ha sofferto per l'attesa di componenti che dovevano arrivare da luoghi distanti 10.000 miglia, che il nostro export marittimo, cioè il 30% del totale, ha un range di 1.800 Km mentre è cambiata la definizione di ciò che è strategico per una comunità tanto che termini come reshoring sono diventati di uso comune anche nei documenti del PNRR e naturalmente nel contributo di Confindustria toscana alla redazione del Piano Regionale del PNRR.

Prima della pandemia era già in corso una nuova e più articolata valutazione della globalizzazione, mito trentennale win-win, che veniva valutata anche in relazione al dumping ambientale e sociale nonché per le diverse fiscalità fonte di distorsione del mercato. Per usare uno slogan era avviata una ricerca di "fair trade" piuttosto che di puro "free trade". Questo avrà conseguenze su molti aspetti della logistica e sulla vita dei porti. Anche del nostro.

Nel periodo che sarà necessario alla realizzazione della Darsena e della Piattaforma Europa, credo sia interessante valutare che la regionalizzazione delle catene logistiche o la duplicazione dei rifornimenti industriali e di consumo potrebbero rappresentare una chance se portasse a maggiori utilizzi di navi di media stazza offrendo a Livorno nuove opportunità.

Ma ritengo indispensabile declinare in modo nuovo l'unitarietà di logistica e manifattura come stanno facendo altre realtà portuali che stanno definendo programmi per il breve e per il medio periodo.

Il mantra è "Dobbiamo produrre di più per esportare di più". La "voglia" di prodotti italiani - dicono i ricercatori del CER (Centro Europeo Ricerche) - non riguarda solo i prodotti di altissima gamma ma tanti prodotti di media gamma che cercano logistica competitiva visto il prezzo contenuto delle loro produzioni.

Dobbiamo ragionare sulla permeabilità tra competenze, imprese industriali e logistiche secondo il suggerimento di Ivano Russo che consideri il porto il punto di partenza, efficiente e friendly come un anello della catena del valore unitaria: logistica - produzione manifatturiera - distribuzione, innovazione.

La premessa è comunque la conclusione in tempi accettabili delle infrastrutture fisiche necessarie a dare senso a processi di innovazione che debbono poter contare anche su un contesto infrastrutturale favorevole: mi riferisco al superamento di tutti i motivi che stanno ritardando la realizzazione della Darsena Europa, all'avvio nei tempi previsti del cantiere per lo scavalco ferroviario (nuova data giugno 2021), alla progettazione e al finanziamento dell'indispensabile raccordo alla linea AV/AC Firenze Bologna che potrebbe trovare finanziamento nei 32 mld del CEF (Connecting Europe Facility).

Quelle infrastrutture fisiche, con l'Aurelia, farebbero la differenza nell'approccio degli Operatori privati ad un mercato dei traffici più ampio e sarebbero di attrazione per il reshoring delle industrie.

Prima di concludere voglio sottolineare il richiamo esplicitato nel Next Generation Livorno per quanto concerne la riqualificazione urbana ed il recupero e miglioramento delle infrastrutture esistenti. Per perseguire questo obiettivo assume un'importanza indifferibile la bonifica delle aree industriali dismesse localizzate nella zona a Nord Ovest di Livorno, dove è situata una vasta area di oltre 70 ettari brownfield. Come Confindustria, abbiamo proposto un'idea per la realizzazione di un Polo Industriale Manifatturiero dove far convergere nuovi investimenti industriali, proprio per dare concretezza al binomio logistica-produzione industriale, con lo scopo di consolidare le attività produttive e possibilmente attrarre di nuove. Una volta effettuata una prima verifica di fattibilità di questa idea, sarebbe importante analizzare l'eventuale

finanziabilità all'interno delle linee di sviluppo contenute nel NGEU.

Concludo: Se in parallelo all'auspicabile miglioramento della nostra situazione infrastrutturale non assista a nuove aree di traffici (compito degli operatori), si attivassero ruoli, peraltro voluti dalle norme, tesi ad attrarre nuove produzioni con un contributo determinante dell'innovazione e delle grandi aziende?

Un contributo potrebbe venire, secondo il Decreto Legislativo 169/2016 dalle AdSP alle quali quel decreto dà una nuova responsabilità che si è tradotta nella redazione di un DPSS (Documento di Pianificazione Strategica con Orizzonte 2040) ma che dovrebbe tradursi in una nuova cultura non più limitata alle "opere" portuali ma estesa al governo del sistema logistico di competenza, e non solo.

L'amministrazione comunale di Livorno, al termine di un percorso di condivisione, ha definito il Next Generation Livorno prevedendo interventi con i quali intende realizzare "un ecosistema dell'innovazione che abbia come protagonisti il porto, la città e le sue infrastrutture... attraverso investimenti in riqualificazione del porto e dell'Interporto, riqualificazione urbana, recupero e miglioramento di infrastrutture esistenti" "che rappresenta un'ambientazione progettuale che, a prescindere se sarà molto o poco finanziata, rimane comunque un punto di avanzamento della progettualità place-based dei territori del livornese".

Esprimo un forte apprezzamento per una visione programmatica, realistica sulle fonti di finanziamento, che esprime la volontà di "cambiare passo" nel programmare e nel realizzare e mi permetto di suggerire che le diverse Amministrazioni coinvolte definiscano modalità utili anche per l'ecosistema impiantato su Livorno.

Obiettivi ancorati ad un principio che è musica per le orecchie di un imprenditore; che è anche un cittadino livornese" atti cogenti rispetto ai tempi e alla risorse impegnate, metriche forme di misurabilità delle azioni che si intende mettere in campo".

Il porto, l'interporto, il tessuto imprenditoriale diffuso di attività economiche collegate al porto e più in generale all'economia del mare, offrono un terreno interessante per quell'ecosistema. I "bisogni" di innovazione saranno occasioni di attività imprenditoriali e di buona occupazione se, come dice il professor Dario, sapremo "trasformare le competenze in impresa, in industria creativa, e pubblica amministrazione".

Vorrei sottolineare l'identità degli obiettivi con quelli del dossier "Riflessioni sul futuro dell'Economia Toscana" dell'Istituto di Management della Scuola superiore Sant'Anna, redatto su incarico di Confindustria Toscana nel settembre 2020, che indica tra le caratteristiche di un Green New Deal Toscano la transizione energetica, la digitalizzazione, le infrastrutture utili, il capitale umano.

Le competenze ci sono e sono puntualmente richiamate nel Next Generation Livorno; dal centro di biorobotica della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa al Polo della Logistica e delle Alte Tecnologie di Livorno che hanno sede presso lo Scoglio della Regina e alla Dogana d'Acqua a di altre.

Al riguardo mi permetto di sottolineare ancora una volta il ruolo della formazione in generale e nel particolare il ruolo, con pari dignità, degli ITS (Istituti Tecnici Superiori).

Il potenziamento dell'istruzione tecnica, ancorata ai territori, potrà consentire di immettere nel mercato le competenze di cui le imprese hanno bisogno per affrontare la duplice transizione, ecologica e digitale, ed al contempo potrà offrire a un maggior numero di giovani una chance concreta di vita e di lavoro.

Le Aziende portuali, quelle logistiche e quelle industriali che rappresentano, sono disponibili a sottoporre le proprie necessità ma anche a contribuire ad identificare le filiere a monte e a valle delle loro produzioni che dalla ricerca, dall'innovazione e dal posizionamento strategico in un'area come quella livornese, possono trovare consolidamento e attrazione.

Potrebbe essere uno stimolo per l'insediamento di iniziative tecnologiche alimentate dalla vicinanza a Centri di competenza di livello nazionale presenti nell'area Livorno-Pisa-Pontedera.

Mi chiedo anche se potrebbe essere utile uno strumento politico-tecnico dedicato". Confindustria Livorno Massa Carrara intende fare per quanto possibile la propria parte.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

**TUSCANIA**  
international forwarders

**William Shepherd**  
port agents since 1875

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

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.

Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

## L'auto elettrica, oggi e domani



Un imprenditore portuale livornese che si firma... Santomaso (!) ci scrive:

Ho letto anche sulle vostre pagine che in alcuni porti stanno adottando auto elettriche per circolare dentro la cinta doganale: meno inquinamento, meno rumore, forse anche meno costi di gestione perché i motori elettrici sono più semplici, eccetera eccetera. In compenso un po' tutte le istituzioni, e anche le riviste di settore pompano sull'auto elettrica uber alles. E come sapete, di auto elettriche ormai ne arrivano ogni giorno sul mercato, comprese quelle da lunghi viaggi (e naturalmente a costi elevati). Mi chiedo: ammesso anche che in certe città grandi e grandissime l'auto elettrica possa essere una soluzione sia per l'ambiente che per i costi, come si fa a fidarsi di una vettura elettrica che non sia una falsa elettrica, cioè una hybrid con un robusto diesel per i viaggi? E come si fa con le cosiddette auto alla spina, cioè che vanno ricaricate attaccandole a una presa di corrente, quando le città (compresa la nostra) non hanno colonnine pubbliche?

\*

L'auto elettrica pura, che lei chiama alla spina, oggi sembra effettivamente di due distinte tipologie: quella solo da città, che però non trova ancora molte colonnine di ricarica (a Livorno, da dove ci scrive, pare ce ne siano solo un paio) e che richiede un apposito box da installare in garage (quando c'è) altrimenti occorre una notte per ricaricarla: o quelle tipo Tesla, oggi offerte anche da alcune marche europee premium, che garantirebbero autonomie di 400 o più chilometri, ma hanno costi ancora improponibili o comunque importanti. Per il servizio nei porti, come a Trieste, sono state scelte auto piccole che vengono usate a piccolo raggio: una soluzione intelligente, ma non sempre replicabile. Le proposte non mancano, come la piccola Citroen rivoluzionaria di cui alleghiamo una foto.

C'è di più: secondo un'intervista apparsa qualche settimana fa su un giornale americano, lo stesso "mister Toyota" che pure è all'avanguardia nell'auto elettrica, ha detto di crederci poco e che considera l'obiettivo vero già dai prossimi anni l'auto a idrogeno. Forse val la pena di farci un pensiero...

## Epidemie storiche e vittime



Nella foto. Un'immagine dell'apertura del canale di Suez nel 1863.

Un lettore ci chiede sul web se è vero che ci siano state epidemie con più morti degli attuali per il Covid-19. In particolare, riassumendo:

- Se è vero che la cosiddetta peste nera provocò nel 1300 milioni di morti.
- Se è vero che la peste del Manzoni fece vere e proprie stragi.
- Se è vero che anche la costruzione del canale di Suez fu funestata da migliaia di morti.

\*

Premesso che quando si parla dell'antichità, fino ed oltre il medioevo, le condizioni igieniche delle popolazioni urbane erano spesso tragiche, il che rappresentava un veicolo ideale per le epidemie, bisogna ammettere che ci sono state pandemie almeno europee con impressionanti numeri di vittime.

Partiamo dal canale di Suez: la sua costruzione, che ha richiesto più di un milione di operai in gran parte fellah dell'area, sarebbe costata ben 125 mila morti per una epidemia di colera che fu difficile debellare, tra il 1859 e il 1864. Dunque quanto e più sta costando oggi all'Italia la pandemia del Covid-19. Paragone peraltro non corretto proprio per la diversità della cultura sanitaria nei tempi e per le terapie oggi disponibili. Altri migliaia di morti è costato il canale di Panama.

La peste del Manzoni, cioè l'epidemia di peste bubbonica che colpì l'Italia centro-settentrionale e la Svizzera nel 1630 e 1632 costò, secondo le cronache di allora, 1 milione e 100 mila morti, in gran parte nelle città. Fu una immane tragedia anche perché la popolazione delle aree colpite era di soli 4 milioni di persone. E perché si scatenarono vere e proprie cacce alle streghe (i cosiddetti "untori") con linciaggi e peggio.

Infine la grande epidemia del 1348 detta della morte nera, anch'essa di peste. I dati sono incerti ma si è parlato di 40 milioni di morti in tutto il mondo, senza assolutamente avere idea di quali fossero le cause. Scoperte solo nell'ottocento da un gruppo di medici inglesi che trovarono l'origine dell'epidemia nei parassiti dei topi. Ancora una volta fu la mancanza di igiene nelle città e nelle campagne a generare l'ecatombe.

### 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.

## Le navi o gli ospedali



Dal signor Giovanni Torrente riceviamo su Facebook questa telefonata nota, a commento della notizia delle costruzioni navali di Fincantieri per la Marina Militare italiana:

Fare qualche ospedale e case per chi è in mezzo ad una strada no? Tanto le tangenti qualcuno le fa uscire lo stesso...

\*

Il signor Torrente affronta un tema da sempre presente in ogni democrazia moderna: invece di armi e navi da guerra fare case per i

meno abbienti, ospedali, strutture pubbliche di sostegno, lavoro. Qualcuno più autorevole di noi ha risposto al quesito ricordando che un paese civile che vuol vivere nella realtà e non nell'utopia deve fare tutte le cose elencate comprese le navi militari: che non sono solo una garanzia di sicurezza per il paese ("Si vis pax para bellum") ma sono anche lavoro per migliaia di famiglie, sviluppo di tecnologie che poi migreranno anche nella nostra vita quotidiana, formazione di giovani alle stesse tecnologie, eccetera. Siamo in un mondo reale, signor Torrente, non nell'Arcadia; e anche costruire armi non è una ignominia, perché le armi di per sé non sono né buone né cattive, sono strumenti che possono essere usati per il bene o il male.

Vecchi ed abusati concetti, ce ne rendiamo conto. Ma il nostro lettore dovrebbe anche informarsi sul valore per la nostra economia delle navi della nostra Marina: che quasi tutte sono oggi utilizzate anche a supporto delle calamità naturali e per il salvataggio marittimo. Su queste stesse pagine infine, riportiamo la notizia che grazie alle nostre capacità cantieristiche, riusciamo a vendere navi militari anche all'estero: il che ci consente di incassare valuta che speriamo possa essere utilizzata anche per i fini più sociali, come gli ospedali e le case di cui lei scrive.



## LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Rivista Marittima

"Glossario del diritto del mare"

Di Fabio Caffio

(In abbinamento con: "La formazione navale e marittima" dell'ammiraglio Flavio Biaggi ed altri)



È soltanto economico e militare ma anche culturale e diplomatico". Nelle pagine che seguono c'è una dettagliata presentazione dell'Accademia navale e dei suoi corsi; seguita da quelle dell'istituto veneziano degli studi militari e marittimo (ex IGM di Livorno), della formazione dei sottufficiali e del personale della marina mercantile. Cultura marittima è anche capire come stiamo preparandoci al presente e al futuro.

\*

Il "Mediterraneo allargato", tema del Glossario, è un termine usato di recente anche dal capo di stato maggiore della Marina ammiraglio di squadra Cavo Dragone richiamandosi al pensiero dell'ammiraglio Ramoino- uno dei migliori teorici della marina italiana- che l'ha coniato riferendosi anche alle aree di interesse economico e politico italiano fuori dal "mare nostrum". Siamo alla V edizione e Caffio ricorda che i confini marittimi, essendo una convenzione, ancora oggi sono causa di competizione, di contestazioni e in alcuni casi di conflitti. Il suo lavoro è di oltre 220 pagine che riportano non solo gli accordi tra paesi che si affacciano sul "Mediterraneo allargato" ma anche le normative mondiali, i diritti umani, e le leggi sulla pirateria e il contrabbando, il mostrar bandiera e i compiti della Guardia Costiera. Da leggere e poi da tenere in evidenza. C'è tutto quello che dobbiamo sapere e che (qualche volta) non abbiamo saputo chiedere.

Con quella che è ormai la... maledizione di Tutankammen, ovvero il ritardo della posta, ho trovato in cassetta delle lettere i numeri di novembre e dicembre scorsi della Rivista Marittima, il mensile della nostra marina militare che ormai avevo dato per desaparecida. Passata l'incazzatura però, ho visto che ne valeva lo stesso la pena: un corposo libro sul glossario del diritto del mare, con focus sulle tematiche del Mediterraneo "allargato": e un interessante numero speciale dedicato alla formazione del personale della marina, aperto da una dettagliata esposizione del comandante dell'Accademia Navale, il contrammiraglio Flavio Biaggi e seguito dagli interventi di altri cinque esperti sui vari settori, dai sottufficiali al personale di bordo. Partiamo dalla formazione: il direttore della Rivista Marittima Daniele Sapienza nella sua prefazione ringrazia in articolare proprio l'ammiraglio Biaggi per la passione e l'impegno con i quali ha dato corpo alle oltre 130 pagine di lavoro. Oggi il tema della formazione è in primo piano in tutti i settori, sia per la necessità di dare ai giovani (e anche ai meno giovani) una approfondita conoscenza delle nuove tecnologie, sia perché in campo militare la preparazione tecnica deve essere opportunamente abbinata a quella etica, mai stata indispensabile come oggi. Nelle sue pagine l'ammiraglio Biaggi parte ricordando proprio le parole di Cavo Dragone nel XII simposio veneziano "Shaping our navies for the Blue Century": "Oggi il potere marittimo non

la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Nomisma sul trasporto

L'appuntamento ha avuto un focus preciso evidenziato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, su due fattori chiave.

“La modifica del regime di aiuto al settore imposta dalla Commissione UE deve consentire, non solo la necessaria estensione dei benefici previsti dalla legge italiana sul Registro Internazionale alle navi che battono bandiere europee, ma anche un'equa, corretta e proporzionata distribuzione delle risorse, oggi troppo concentrate - ha sottolineato Messina - sul sostegno di aree ed attività meno strategiche. La modifica imposta dall'Europa consentirà una forte crescita dell'occupazione dei marittimi italiani e la possibilità di investire sull'occupazione marittima in stagnazione da oltre dieci anni”.

Messina è poi tornato sul tema, già sostenuto con forza all'assemblea pubblica dell'associazione del novembre scorso, dell'enorme opportunità rappresentata dal Recovery Fund per agevolare gli investimenti che gli armatori italiani realizzeranno per la transizione energetica delle flotte impegnate nelle rotte di collegamento con le isole e sulle Autostrade del Mare, per l'impiego di mezzi che garantiscano la sostenibilità ambientale del trasporto.

Il tutto in un quadro di riferimento, evidenziato da uno studio Nomisma presentato in anteprima, che individua proprio nella flotta dei traghetti e delle navi da crociera e nei marittimi italiani il volano per una crescita dell'intera economia connessa al mare, data la capacità di ogni posto di lavoro a bordo di generare tre posti di lavoro nell'economia di settore.

“Il rapporto di Nomisma - ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - ha il pregio di quantificare non solo l'apporto delle nostre imprese al PIL del Pa-

ese, ma altresì il valore economico dell'investimento dello Stato per la salvaguardia dei lavoratori marittimi, il cui numero, con l'estensione del Registro Internazionale alle navi battenti bandiera UE, potrebbe tornare a crescere”.

## DHL Supply apre “Bio

sensibili e delicate, abbiamo deciso di puntare su un progetto dedicato al biotech e a tutti i prodotti che hanno bisogno di una cold chain molto specializzata” ha commentato Antonio Lombardo, presidente e amministratore delegato di DHL Supply Chain Italy. “La nuova struttura si inquadra nel percorso di crescita della nostra azienda, non solo dal punto di vista economico ma soprattutto nell'evoluzione delle sfide che affrontiamo”.

“Il biotech” ha aggiunto Riccardo Palmisano, presidente di Assobiotech, associazione per lo sviluppo delle biotecnologie che ha partecipato all'inaugurazione del nuovo hub “rappresenta sempre più una quota significativa dei farmaci in sviluppo. Già oggi, a livello globale, il 50% dei prodotti in sperimentazione clinica derivano da processi biotecnologici e stime dell'Ocse ci dicono che nel 2030 saranno biotech l'80% dei prodotti farmaceutici”.

## Trieste, così la porta a mare

della gestione del proprio sistema portuale ha una dimensione e una visione internazionale è proprio lui, Zeno D'Agostino. In tempi di pianificazione logistica nel quadro della visione dell'UE, una cosa è chiara: la porta marittima dell'Europa nel Mediterraneo Centrale è Trieste. Ed è una porta dove si parla poco e si lavora molto.

**Presidente D'Agostino, tutti i**

**porti stanno correndo per proporsi nel “Recovery Plan” del Governo, in molti casi con un gran battage. E Trieste?**

“Noi l'abbiamo fatto, con un articolato documento frutto di un comitato di esperti, già alla fine di settembre. Lo abbiamo chiamato “Adria Gateway”, guarda a tutto il sistema e comporta un investimento intorno ai 200 milioni. Lo si trova anche nel nostro sito. Per il resto le nostre proposte possono essere riassunte in poche parole: vogliamo un sistema che risponda alle esigenze dei traffici con il minimo possibile di intoppi. E vogliamo anche che il porto - e suggeriamo che il concetto valga per tutti i porti nazionali - non sia più un divoratore di energia, ma anzi diventi un hub produttore. Sulla base di questo criterio stiamo già lavorando, sapendo bene che altri scali del Nord Europa sono già più avanti”.

**Produrre energia per i propri bisogni sembra utopico...**

“Tutt'altro, perché è un'esigenza primaria non solo per lo scalo ma anche per la città. Già quando attraccavano, e torneranno ad attraccare, due navi da crociera insieme, l'assorbimento di energia elettrica per le loro necessità metteva in crisi la fornitura urbana pesando per il 33% del totale. Dobbiamo guardare oltre, fare sì che anche le navi che entrano in porto ci forniscano energia, non la richiedano. Ovvio che per cambiare questi schemi occorre una pianificazione nazionale e non una singola iniziativa di un singolo porto. Ma dovremo arrivarci: ovviamente con una politica in questo senso in campo nazionale, che consideri anche il costo dell'energia, la trasformazione “green” delle fonti energetiche, il “premio” a chi opera fattivamente nelle direzioni pianificate da UE e dai paesi extra UE più progrediti. Qualcosa è stato già fatto: il costo dell'energia per i porti è stato ridotto. Bisogna continuare su questa strada”.

**In effetti le nuove generazioni di navi vanno in questa direzione, visto che le “Eco” di Grimaldi**

**arrivano in porto con una riserva di elettricità stivata in batterie agli ioni di litio e sufficiente per tutti gli usi di bordo all'ormeggio.**

“Sono il risultato di aver visto giusto in campo logistico, come a terra si è visto giusto nella modalità multipla, favorendo come facciamo noi l'alta capacità ferroviaria. I nostri treni ormai sono i principali vettori per tutta l'Europa Nord-Orientale arrivando fino a Kiel ed oltre. E grazie alla previdenza dei progettisti delle gallerie sui nostri valichi, non ci sono i limiti di sagoma come invece succede per i porti del Tirreno. Ne abbiamo parlato a lungo con RFI anche nel master che tenemmo a Livorno proprio sulle problematiche delle gallerie tra Livorno, Firenze e Bologna”.

**Problematiche non certo a soluzione immediata, che riconfermano Trieste come “porta” prioritaria da tutto l'Est Mediterraneo: che tra l'altro non si ferma con la pandemia.**

“L'aver creato un rapporto di lavoro intenso per i traffici della Turchia ha dato e continua a dare buoni risultati. Tanto che il terminal turco in porto è ormai saturo e proprio in giorni scorsi abbiamo ospitato una loro nuova ro/ro sulla piattaforma logistica, con una cadenza di arrivi molto stretta. Ci abbiamo lavorato molto, con molti tavoli e molti incontri. Ma c'è il risultato”.

**Presidente, ha toccato un tasto per noi livornesi dolente, e non solo per noi: i tavoli, il colloquio, gli accordi. Non andate avanti o meglio, indietro a colpi di TAR...**

“La conflittualità sui porti fa parte della realtà, specie quando gli spazi sono pochi. Anche noi abbiamo un problema su Monfalcone, ma sono sicuro che con il dialogo tra le parti arriveremo a risolverlo. Ecco: il dialogo, gli incontri, la riaffermazione che è interesse comune far lavorare il porto e chi ci investe, sono la chiave di tutto. Quando si apre un contenzioso bisogna affrontarlo con spirito di collaborazione, accettando anche

qualche inevitabile compromesso. Irrigidirsi è sempre negativo, non porta risultati. Lo ripeto: quasi sempre è molto faticoso, ma il colloquio, la collaborazione, il dialogo costruttivo tra le parti sono il modo migliore per affrontare i contenziosi.

Perché far funzionare il sistema è nell'interesse di tutti e anche del Paese.”

## La prima nave alla Piattaforma

D'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà anche presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale prevista ogni sabato.

“È una grande soddisfazione l'arrivo della Ulusoy-14, prova del nove della piena operatività della Piattaforma Logistica e della sua completa integrazione con il porto” commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. “In un momento storico come quello che stiamo vivendo, flagellato dalla pandemia, la collaborazione con il player internazionale HHLA è quanto mai importante, non solo per l'attività del terminal multipurpose, ma per tutto il sistema portuale, che da un aumento di spazi e di offerta di servizi non può che trarre giovamento. Questo risultato - sottolinea infine D'Agostino - è anche il frutto di un lavoro operativo e sinergico dietro le quinte, portato avanti in queste settimane da varie Istituzioni, che vorrei sentitamente ringraziare”.

Sul fronte della pianificazione futura del traffico nell'area e a supporto dell'iter amministrativo per rendere operativo il terminal, hanno contribuito Prefettura, Polizia stradale e Polizia di Frontiera Marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia Locale, Anas e la Direzione UVAC-PIF del

Ministero della Salute. Sul fronte specifico della creazione di un'area attrezzata ad ospitare in futuro varie tipologie di merci pericolose hanno collaborato Autorità Marittima, Asugi, Vigili del Fuoco e Chimici del porto.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

**Direttore responsabile**  
ANTONIO FULVI

**Commerciale/PR/Amm.**  
STEFANO BENENATI

**Grafica e impaginazione**  
GRAZIA BOSONE

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

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

**Fotocomposizione**  
La Gazzetta Marittima  
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

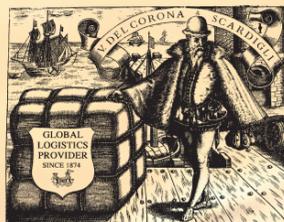


Associata all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com



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



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