

CON UNA PROPOSTA ATTUALMENTE ALL'ESAME DEI GOVERNI DEL MONDO

DALLA "DUE GIORNI" DEL FORUM INTERNAZIONALE DI GENOVA

Lo shipping offre 5 miliardi per "decarbonizzare"

Il fondo sarebbe supervisionato dall'IMO con areazione di un Comitato internazionale per la ricerca (IMRB) e finanziato con un contributo di 2 dollari a tonnellata di carburante navale

ROMA - L'industria marittima mondiale intende accogliere con favore la decisione dell'IMO di prendere in considerazione la proposta innovativa del settore marittimo globale per fornire collettivamente 5 miliardi di dollari per accelerare la ricerca e lo sviluppo a sostegno della sua decarbonizzazione.

I governi di tutto il mondo - riporta una nota fatta girare in Italia da Confitarma - hanno deciso di esaminare ulteriormente i dettagli del programma di 5 miliardi di dollari finanziato dall'industria e supervisionato dall'IMO; programma che sarà condotto da un nuovo Comitato internazionale per la ricerca e lo sviluppo marittimo (IMRB), per

.....



Vocazioni presidenziali al martirio



LIVORNO - Proprio non ce l'hanno fatta, a quanto pare, a scegliere la strada più logica e più produttiva per i

A.F.
(segue a pagina 10)

accelerare l'introduzione di tecnologie a zero emissioni per il trasporto marittimo. I governi hanno tuttavia sollevato una serie di legittimi interrogativi che l'IMO dovrà affrontare con attenzione.

I governi che partecipano al Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO hanno contribuito in modo costruttivo alla proposta del settore di

(segue a pagina 10)

-- ALL'INTERNO --		
Operazione "Undersize" sulla filiera ittica.	a pag. 2	
Fondo Rilancio: 200 milioni per sostenere le startup.	a pag. 2	
Geo-localizzatore super ai piloti di Gioia Tauro.	a pag. 2	
YARE Digital 2020 da domani (Forum per Yacht Captains).	a pag. 2	
Patrimonio culturale come motore di sviluppo.	a pag. 3	
IMAT e Università Parthenope assieme per formare marittimi.	a pag. 3	
Assoporti è volata in virtuale ad Hong Kong.	a pag. 3	
Il Gruppo Tarros è "Top Job - Best Employers 2021".	a pag. 4	
Ciampi, il lavoro, l'Europa, Livorno: due convegni e anche un docu-film.	a pag. 4	
80mila euro della CdC per le imprese della filiera.	a pag. 4	
Nuove adesioni a Confetra e via alle celebrazioni del 75°.	a pag. 5	
Cresce il disagio dei portuali: chiesto incontro al Governo.	a pag. 5	
La logistica cambia colore: Baoli cresce nel Sud Italia.	a pag. 5	
Grande successo sul web per l'anteprima Blue Economy.	a pag. 5	
Progetto Europeo PASSport con droni aerei ed acquatici.	a pag. 8	
Nel porto di Trieste nasce "Easywagon".	a pag. 8	
Le nuove generazioni contro l'inquinamento.	a pag. 9	
Da Assogasliquidi Ok alla crescita GNL.	a pag. 10	
Progetto Themis di formazione per operatori portuali pugliesi.	a pag. 11	
Scacchi, Livorno fa "cappotto".	a pag. 11	



LA TUA MARINA TOSCANA

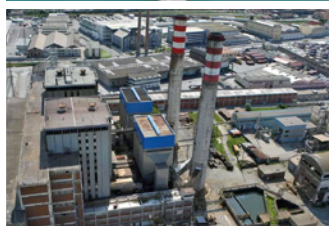
+39 0586 795211
ormeggi@marinacalademedici.it

RENT & BUY

IL TUO ORMEGGIO IN PRIMA FILA



A Livorno mega-area logistica all'ex Enel



LIVORNO - C'è stato, fino ad oggi, uno strano - e sotto certi aspetti preoccupante - silenzio su un progetto per una nuova grande area logistica nel porto labronico, di cui invece si parla tra istituzioni con incontri e confronti.

Il progetto riguarda la trasformazione della attuale ex-centrale dell'Enel, in Via Orlando, in una vera e propria area logistica portuale con una banchina ottenuta resecando parte della Calata del Magnale, grandi piazzali di movimentazione anche container, gru di banchina dedicate e un parco di magazzini tra i più grandi del porto. Il progetto di massima è in mano al responsabile della programmazione dell'AdSP Vanni. Ma è stato anche inviato al sindaco Salvetti, trovando - a quanto si dice - un importante sponsor nell'assessore Simoncini. Non si

(segue a pagina 10)



Intanto l'AdSP bandisce una gara per la viabilità

LIVORNO - Quanto interferirà l'eventuale realizzazione del progetto Enel qui a fianco descritto nella viabilità generale per il porto? In coincidenza con le notizie relative alla proposta dell'area logistica Enel al posto della ormai ex-centrale, è uscito un bando di gara dell'AdSP per ridisegnare tutta la viabilità di waterfront. Bisogna ammettere che non c'è stato il battage propagandistico che in genere accompagna le gare per gli assetti più importanti del waterfront portuale. Titolo di merito per

A.F.
(segue a pagina 10)

INDAGINE ALLARGATA SUGLI SVILUPPI E LE PROBLEMATICHE

Il C.I.S.Co. sul gigantismo navale

GENOVA - Quello del gigantismo navale è un tema sempre più attuale, che pone interrogativi in particolare sugli scali del Mediterraneo, quasi tutti sviluppati da porti storici e "imprigionati" dalle città. Ma pone anche problemi complessi di utilizzo delle grandi portate, con prevedibili rarefazioni delle linee e concentrazione delle compagnie.

Partendo da queste premesse, C.I.S.Co. - Centro Internazionale Studi Containers, in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova e il Politecnico di Torino, sta portando avanti un'indagine sui limiti del gigantismo navale, partendo da un questionario, rivolto agli operatori del settore marittimo-portuale.

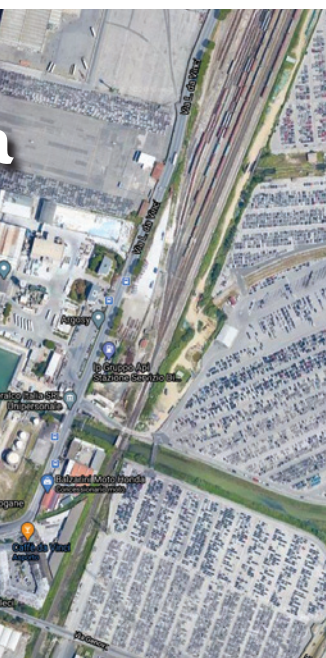
L'indagine si pone come obiettivo quello di evidenziare i limiti e le problematiche associati al fenomeno del gigantismo navale, considerando tutti gli interessi degli stakeholder coinvolti.

A conclusione dello studio verrà elaborato un report, i cui dati saranno forniti in forma aggregata, che verrà inviato esclusivamente a chi fornirà il suo contributo alla compilazione del questionario.

Il questionario può essere scaricato attraverso il seguente indirizzo: <https://it.surveymonkey.com/t/X95MMVT>.

Il GNL protagonista per nuove interconnessioni

Con 700 partecipanti e 18 ore di diretta si è chiuso il Forum internazionale "Il GNL nel corridoio Euro-Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria" - Semplificare è essenziale



GENOVA - Due giorni di dibattiti focalizzati sulle prospettive del trasporto marittimo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) e le opportunità di stoccaggio del combustibile nella regione del Mediterraneo. Attraverso il porto di Genova e del sistema logistico della Regione Liguria può consolidarsi un hub energetico di primo piano e uno snodo di collegamento del trasporto di gas dall'Africa sino all'Europa.

È quanto sottolineato nel Forum internazionale "Il GNL nel corridoio Euro-Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria", promosso da Città Metropolitana di Genova e da Regione Liguria, organizzato da Conferenza GNL/Mirumir con il supporto di WEC Italia e sotto l'alto patrocinio di MISE e MAECI, ha sottolineato le opportunità e le sfide che attendono il comparto logistico del gas anche alla luce del Green Deal europeo e dell'obiettivo di decarbonizzazione delle fonti

(segue a pagina 10)

BOTTA E RISPOSTA SULLA GARA PER L'AREA PASSEGGERI A LIVORNO

Porto 2000 e impegni

Il segretario dell'AdSP risponde ai dubbi espressi da Vettosi sulle nostre colonne



Massimo Provinciali

LIVORNO - Non è passato inosservato - a Palazzo Rosciano

(segue a pagina 10)

Crociere: arrivano i city break

GENOVA - Dal prossimo dicembre fino a febbraio per il mercato italiano arriva una nuova offerta: la possibilità di partire per microcrociere in sicurezza con tappe esclusivamente nel nostro Paese. Una sorta di city break itineranti.

Come ha messo in evidenza

(segue a pagina 10)

Assocostieri: siamo centrali nello sviluppo GNL



Dario Soria

ROMA - Si è concluso il Forum Internazionale "Il GNL" (segue a pagina 10)



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

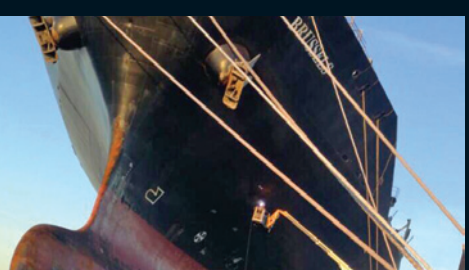
IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali



BERTOCCHI

IMPIANTISTICA INDUSTRIALE

Costruzioni e riparazioni industriali

Bertocci Montaggi S.r.l. - Loc. Montegemoli - C.P. 36 - 57025 - Piombino (LI)
Tel.: 0565.276491-2-3 - Fax: 0565.276494

DALLA GUARDIA COSTIERA DI PORTO EMPEDOCLE

Operazione “Undersize” sulla filiera ittica

Sequestrati kg 433 di prodotto ittico, mt. 1.300 di rete ed elevate sanzioni per € 10.000,00



Nella foto: Uno dei controlli a Porto Empedocle.

PORTO EMPEDOCLE – È stata denominata “Undersize” l’operazione complessa di polizia portata avanti dalla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera finalizzata a garantire la tutela del consumatore dalle frodi alimentari ed assicurare la qualità, la provenienza e la freschezza del prodotto ittico che troverà posto sulle nostre tavole.

Nell’ambito di questa operazione, i militari della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle al comando del capitano di Fregata

Fabio Serafino, hanno svolto una intensa attività di controllo di tutta la filiera ittica, sia in mare che a terra, e di contrasto all’illegalità che ha portato ad un ottimo risultato complessivo, concretizzandosi con il sequestro di oltre 433 kg di prodotto ittico, e sanzioni amministrative per un ammontare di circa € 10.000,00.

La maggior parte delle irregolarità riscontrate sono riferite a prodotto ittico privo di tracciabilità (diverse le attività commerciali controllate che non sono state

in grado di fornire la pertinente documentazione, oppure i numeri di lotto indicati nelle fatture dei fornitori non hanno trovato corrispondenza con quelli rinvenuti negli imballaggi).

L’operazione, coordinata dal Reparto Operativo della Direzione Marittima di Palermo, si è sviluppata su tutto il territorio di competenza con l’impiego di motovedette e di autopattuglie. Le unità navali della Guardia Costiera, a seguito di controllo su 2 unità da diporto, hanno operato il sequestro di 1300 metri complessivi (900 sulla prima unità e 400 sull’altra) di rete a tremaglio utilizzata illegalmente.

I controlli a terra hanno interessato diverse attività commerciali appartenenti non soltanto al comune di Porto Empedocle, tra queste ha assunto particolare rilevanza l’accertamento effettuato presso un’attività commerciale all’ingrosso dove è stata riscontrata la presenza di prodotti ittici privi di tracciabilità; pertanto si è proceduto ad elevare sanzione amministrativa di € 1.500,00 e contestuale verbale di sequestro di 346 kg di prodotti ittici congelati.

Il Comando della Capitaneria di Porto evidenzia la rilevanza dei risultati conseguiti, tradottisi in una decisa azione di contrasto, nei confronti di chi opera illecitamente in tutta la filiera di produzione e commercializzazione dei prodotti ittici, sia a discapito dei consumatori finali che delle attività commerciali virtuose, che offrono ai consumatori l’acquisto di prodotti certificati e di qualità.

PER LA GUIDA IN PORTO DELLE MEGA CONTAINERSHIP

Geo-localizzatore super ai piloti di Gioia Tauro

Il commissario Agostinelli l’ha consegnato al Corpo di Pilotaggio - Le caratteristiche



Nella foto: Un momento della consegna.

GIOIA TAURO – Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l’Autorità Portuale di Gioia Tauro ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3.

In un incontro presso l’Autorità Portuale, a cui ha partecipato anche la Capitaneria di Porto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli lo ha consegnato, in comodato d’uso, al capo pilota Donato Letterio, comandante dei Piloti dello Stretto di Messina e Gioia Tauro.

Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-localizza-

zione, capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti o in bassi fondali. L’obiettivo è quello di garantire efficienti servizi all’interno del porto attraverso l’installazione di due sistemi di rilevamento grafico-portatile di ausilio al pilota del tipo “PPU – Portable Pilot Unit”. Grazie a questa strumentazione di ultima generazione si renderà più sicura la

manovra in ingresso e in ormeggio, consentendo altresì la possibilità di scalare il porto di Gioia Tauro nelle ore notturne.

“Dotare lo scalo di servizi ultramoderni – spiega il commissario straordinario, Andrea Agostinelli – idonei ad assicurare efficienza alle attività del porto, anche, nei casi in cui si possano verificare momenti di scarsa visibilità della manovra, rientra nella strategia dell’Ente, finalizzata a fare aumentare l’operatività del nostro scalo, che a fine

anno certamente raggiungerà i 3 milioni di TEUs movimentati”.

Il Portable Pilot Unit va, così, a completare le performances dello scalo, capace di permettere l’ingresso delle mega portacontainer a qualunque ora. Non a caso, al fine di raggiungere questo obiettivo, l’Autorità Portuale di Gioia Tauro, nei mesi scorsi, ha altresì dotato il porto del sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all’altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici, per assicurare la gestione in sicurezza dell’ingresso delle navi ultra-large 24 ore su 24.

CON LE EROGAZIONI DISPOSTE DAL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Fondo Rilancio: 200 milioni per sostenere le startup

Gli investitori professionali potranno segnalare startup e PMI innovative per co-investimenti con il Fondo Rilancio



ROMA – Il Consiglio di Amministrazione di CDP Venture Capital Sgr – Fondo Nazionale Innovazione ha deliberato l’istituzione di un fondo denominato Fondo Rilancio, che accoglie la dotazione di 200 milioni di euro affidati dal Ministero dello Sviluppo Economico a sostegno delle startup e PMI innovative in Italia, nella fase di ripartenza dall’emergenza Covid-19.

Le risorse sono state assegnate, con decreto attuativo dell’art. 38 comma 3 del Decreto Legislativo Rilancio del 1° ottobre, dal Ministro dello Sviluppo economico Stefano

Patuanelli.

CDP Venture Capital Sgr – Fondo Nazionale Innovazione ha istituito un fondo dedicato alla gestione di queste risorse, denominato Fondo Rilancio. Uno strumento che contribuirà a supportare e rafforzare il raccordo tra gli operatori dell’ecosistema del Venture Capital italiano.

Con il Fondo Rilancio, infatti, saranno gli investitori qualificati e regolamentati che operano sul territorio a segnalare le startup e le PMI innovative in cui stanno per investire o hanno investito nei 6 mesi antecedenti l’entrata in vigore

del Decreto Legislativo Rilancio, nel rispetto dei requisiti stabiliti dal decreto attuativo.

“Queste nuove risorse testimoniano la fiducia che il Ministero dello Sviluppo economico ripone in tutti gli operatori che ogni giorno lavorano in modo sinergico con l’obiettivo di rendere il Venture Capital un ecosistema di crescita e di sviluppo della cultura imprenditoriale del nostro Paese. - commenta l’amministratore delegato e direttore generale di CDP Venture Capital Sgr – Fondo Nazionale Innovazione Enrico Resmini - Il rilancio dell’innovazione in Italia deve poter contare su una solida rete di investitori qualificati e regolamentati, in grado di accompagnare le startup e PMI innovative nel loro percorso di sviluppo”.

I finanziamenti saranno realizzati in matching con gli investitori accreditati. Il capitale investito da CDP Venture Capital Sgr attraverso il Fondo Rilancio ammonta ad un massimo di 4 volte il valore di quanto da essi investito, nel limite complessivo di 1 milione di euro per singola startup o PMI investita.

Gli investimenti, realizzati attraverso lo strumento finanziario del convertendo, saranno rivolti a startup e PMI innovative che stiano effettuando round di investimento o che l’abbiano già effettuato, attraverso la mediazione degli investitori qualificati o regolamentati.

Le startup e le PMI destinatarie degli investimenti da parte del Fondo Rilancio dovranno avere sede legale in Italia e svolgere in Italia le loro attività e i programmi di sviluppo futuri, nonché rientrare nei requisiti stabiliti dal decreto attuativo.

Tutte le informazioni relative al Fondo Rilancio saranno disponibili nei prossimi giorni al sito www.cdpventurecapital.it, dove sarà attivato un portale dedicato per le segnalazioni di startup e PMI innovative da parte degli investitori.

SUPPORTATO DA NAVIGO E DALLE ISTITUZIONI DELLA TOSCANA NAUTICA

YARE Digital 2020 da domani (Forum per Yacht Captains)

Relatori e temi degli approfondimenti sul mercato e sulla yachting industry, online, su rete e app - Lo sviluppo del grande charter

VIAREGGIO – Parte domani, giovedì 26 per due giorni, l’ormai tradizionale YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience), appuntamento dedicato all’incontro tra i comandanti di Superyacht e la yachting industry; che, nella decima edizione, propone un programma interamente digital di approfondimenti, focus, workshop, incontri business.

Ecco un’anteprima del programma de The Superyacht Captains Forum, co-organizzato da The Superyacht Group media partner internazionale e da NAVIGO società di innovazione e sviluppo della nautica.

All’interno di ogni panel, si confronteranno esperti del settore, leader di imprese, comandanti, giornalisti e influencer per un quadro sull’attualità, condizionata in questa fase dalla congiuntura del Covid-19 e sulle azioni e prospettive da mettere in campo nei prossimi anni nel refit e in tutti i servizi aftersales seguendo trend e innovazioni.

L’apertura di YARE è fissata per domani giovedì dalle 10 con il Forum State of the Market - The Future is Bright? Condotta da Martin Redmayne, propone un sguardo franco al futuro panorama della nautica da diporto e il focus di previsione sulla prossima generazione di costruttori e fornitori di servizi nello yachting in relazione anche al Covid-19.

Il workshop Managing the Owners Expectations (26 novembre alle 11), si concentra sulla gestione e l’organizzazione della soddisfazione del cliente (privato o charter) rispetto al progetto refit o nuova costruzione e il suo coinvolgimento nell’esperienza. Tra i relatori che si confrontano sulla filosofia e l’importanza dell’approccio tailor made e l’analisi di quanto è successo in merito all’uso/acquisto e refit degli yacht a cavallo del Covid-19, ci sono: Vincenzo Poerio presidente YARE

e ad di Tankoa Yachts, Richard Skinner yacht manager del M/Y Nirvana, Nigel Beatty, presidente APSA (The Asia-Pacific Yacht Association) e Federico Rossi, chief operating officer del cantiere navale Rossinavi di Viareggio.

The Life Cycle of Paint (26 novembre alle 14) si occupa dei miglioramenti dei sistemi di verniciatura, della protezione dello yacht, ma anche dell’uso di prodotti innovativi che coniughino risultato e rispetto dell’ambiente. È moderato da Ken Hickling direttore dell’International Superyacht Society (ISS) e prevede la partecipazione di imprese leader del settore quali Boero e Jotun.

Aprè il pomeriggio alle 15 il workshop Preparing for the Legal and Fiscal Landscape in 2021. È probabile che ci sia un aumento dell’attività di charter nel Mediterraneo nel prossimo futuro; quali saranno le disposizioni fiscali e legali dei paesi interessati allo yachting che vi si affacciano? Tra gli altri ne discutono Ezio Vannucci, consulente Confindustria Nautica per tematiche fiscali e fondatore di SOS Yachting, Miguel Angel Serra consulente fiscale e legale della Associazione Nazionale d’impresa Nautica Spagnola, Thierry Voisin consulente fiscale, presidente dell’ECPY (European Committee for Professional Yachting) ed ex presidente MYBA, associazione mondiale dello yachting legato al charter.

Nella giornata di venerdì 27 novembre alle 12, workshop dal titolo The Digital Threat - Cyber Security. Sulla minaccia digitale, la sicurezza informatica e i nuovi regolamenti per lo yachting promossi, sotto l’egida dell’ONU, dall’International Maritime Organization sul tema, si confrontano alcuni esperti quali Lorenzo Pollicardo direttore tecnico di SYBAss, Matthew Roberts del gruppo Riela, Iannis Maroulis di

ABS e altri esperti.

Segue nel corso del pomeriggio alle 14 Superyachts - How Green can we be...? Sostenibilità, green economy, eco-coscienza sono tematiche che debbono stare nell’agenda di governi e mondo delle imprese: come applicare questo approccio allo yachting? Moderato da Martin Redmayne, vede tra i relatori: Robert Van Tol per Water Revolution Foundation promossa dai principali stakeholder della nautica internazionale per ridurre l’impronta dell’industria e preservare mari e oceani, Julien Mélot imprenditore, architetto navale e ingegnere specializzato in progettazione navale ecocompatibile, Jesper Steenbuch di Exilator.

Alle 15 di venerdì il workshop sul tema Refit - The Value of a Good Plan, ovvero l’importanza di una buona pianificazione del progetto organizzativo e esecutivo per non andare incontro a penali, ritardi e pendenze. Ne parlano: Alberto Perrone Da Zara di Lursen, Fortunato Di Marco di Lusben refit, Tanguy Ducros di Monaco Marine Group, Malcolm Jacotine.

YARE è sponsorizzato da Fabiani Yachts, Rossinavi, Rina, Jotun, Boero, Overmarine, Lusben, Porto Montenegro, Miele Marine e da un nutrito gruppo di imprese internazionali.

È supportato dal Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana, Camera di Commercio Lucca, Lucca Promos, The Lands of Giacomo Puccini.

Gode del patrocinio di SYBAss, ISS, Pya, APSA, ECPY, Italian Yachtmasters, Sezione Yacht Federagenti Italia e delle istituzioni locali Comune Viareggio, Comune di Lucca e Provincia Lucca. Media partner internazionale: The Superyacht Group. Mediapartner: The Boat Show, Nautica Report, Superyacht Radio, The World of Yachts, Superyacht Digest e Yachting Pages.

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

PER LA CRESCITA SOSTENIBILE DELLE CITTÀ PORTUALI

Patrimonio culturale come motore di sviluppo

Una conferenza internazionale ieri online con otto città marinare dell'Adriatico



Pino Musolino



Rodolfo Giampieri

ANCONA – Il ruolo del patrimonio culturale come leva per lo sviluppo sostenibile delle città portuali è il tema centrale della Conferenza internazionale che si è svolta ieri martedì online nell'ambito delle iniziative previste dal progetto europeo REMEMBER- Restoring the Memory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced Territorial growth". Un progetto che coinvolge 8 città marinare delle due sponde dell'Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik) nell'intento di far riscoprire il valore del patrimonio culturale tangibile e intangibile legato alla relazione col mare, risorsa capace di generare ricchezza economica, culturale e artistica nei secoli.

Grazie al contributo del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia 2014-2020, le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e Settentrionale e altri sei partner (AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Orientale, Università Politecnica delle Marche, Autorità Portuali

di Zara e Dubrovnik, Museo Nazionale di Zara, Agenzia per lo sviluppo regionale della Contea di Spalato-Dalmazia e Cluster del Trasporto Intermodale di Fiume) stanno lavorando insieme per proporre una nuova narrazione sul passato, il presente e il futuro della realtà portuale di ciascuno, mettendo in luce aspetti inediti con l'obiettivo di prospettare un modo nuovo di fruire di contenuti e percorsi conoscitivi sulla storia e le tradizioni marinare, sulle strutture e infrastrutture legate alla vita e alle funzionalità degli scali.

Una narrazione che sarà resa accattivante dalle nuove tecnologie e un'accessibilità garantita a 360°, grazie a devices di ultima generazione, saranno i tratti distintivi di un network di otto "esperienze virtuali" sulla cultura marittimo-portuale italiana e croata.

Il caso della virtualizzazione del patrimonio intangibile dell'Adriatico è stato dunque lo spunto per la Conferenza, ma da questo ci si eleva per la trattazione di temi di contesto ben più ampi collegati alle città sostenibili di nuova generazione.

A discuterne esperti di tutto rilievo come Ernesto Ottone Ramírez, direttore per la Cultura di UNESCO con il compito - come keynote speaker - di contestualizzare l'iniziativa a livello mondiale allineandola con i documenti ONU dell'ultimo decennio che assegnano alla cultura il ruolo di vero e proprio driver per sviluppo sostenibile delle città, per poi passare a circoscrivere il campo al caso delle città-porto con l'intervento di due tra le realtà più autorevoli a livello internazionale sul tema della relazione tra anima portuale e urbana delle città marinare ossia l'Università TU Delft, rappresentata dalla professoressa Carola Hein, (che ha affrontato la questione più dal punto di vista dell'architettura e dell'urbanistica) e AIVP-Associazione Internazionale delle città porto, rappresentata da José Sanchez, international project manager, sui casi dei cd. Port Centers disseminati nel mondo come strumento di successo per la valorizzazione e la trasmissione del patrimonio culturale intangibile.

La moderazione della conferenza è stata affidata al professore emerito Franco Farinelli, docente di Geografia Università di Bologna.

Sono intervenuti, per i saluti istituzionali, Pino Musolino, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e un rappresentante della Regione del Veneto, Autorità di gestione del Programma. Le conclusioni sono state riassunte ad opera di Valeria Mancinelli, sindaca di Ancona, delegata ANCI per le città-porto.

un apposito accreditamento da parte del MIT e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per erogare tale tipologia di corso, ha stipulato una convenzione con IMAT per la condivisione di equipment (laboratori e simulatori) e competenze didattiche funzionali, nell'ambito del più ampio accordo quadro di cooperazione che vede unite le due istituzioni con l'obiettivo di accrescere il livello complessivo dell'offerta didattica nel settore marittimo.

«Tenuto conto dello stretto legame culturale dell'Università Parthenope con tutte le discipline afferenti alle attività lavorative connesse alla "blue economy", l'attivazione di questo corso di formazione si inserisce in un più ampio progetto formativo che ci vede attore principale sul territorio nazionale per promuovere un'istruzione di terzo livello in ambito marittimo», sottolinea il professor Giorgio Budillon - direttore del Dipartimento di Scienze e Tecnologie - ed il professor Salvatore Gaglione. «Tale percorso formativo è quindi da considerarsi naturale prosecuzione del Corso di Laurea di I livello in "Conduzione del Mezzo Navale" in grado di assicurare al personale impiegato a bordo delle navi mercantili un processo di formazione continua e duraturo nel tempo».

Il consolidamento della collaborazione con la Parthenope conferma l'indirizzo seguito da

IMAT fin dalla sua fondazione verso il miglioramento del sistema delle competenze dei marittimi italiani, attraverso l'approccio della "formazione continua". Grazie ad un costante dialogo con le principali compagnie di navigazione e con gli Istituti Nautici e Istituti Tecnico Superiori, il Centro supporta attivamente la crescita degli allievi ufficiali all'interno di percorsi strutturati che possono garantire il migliore livello di professionalità nella delicata fase di avvio al lavoro.

«Non si tratta solo di erogare competenze specifiche ed esperienza operativa», conferma Fabrizio Monticelli, amministratore unico di IMAT. «In accordo con le esigenze espresse dall'industria marittima si punta a sviluppare un approccio culturale di consuetudine all'apprendimento e all'approfondimento delle relative tematiche lavorative. L'unica strada per poter rispondere in maniera efficace ai sempre più veloci cambiamenti tecnologici e normativi».

L'obiettivo è quello di formare il marittimo 4.0: in possesso di tutte le conoscenze specifiche ma, allo stesso tempo, con una predisposizione e una flessibilità spiccata verso l'apprendimento dei nuovi processi operativi. Sotto questo aspetto lo specifico corso di laurea tenuto dalla Parthenope, insieme all'attivazione del nuovo percorso sperimentale, rappresentano un'occasione per l'inserimento

in un mercato del lavoro molto più articolato rispetto agli aspetti più tradizionali della carriera, con prospettive di inserimento nella catena manageriale o nelle posizioni "ashore" del cluster marittimo.

I 14 partecipanti del nuovo corso pilota sono stati esaminati da una Commissione comune composta dal professor Giorgio Budillon, dal STV (CP) Giannatasio Gianlorenzo, dal professor Marco Pasciuto e dal capitano Modestino Manfredi. Gli istruttori di IMAT che hanno condotto le lezioni: i professor Marco Pasciuto, Marco Maresca e Gabriele Ambrosino e i capitani Modestino Manfredi, Ferdinando Nardi, Sergio Perrella.

«Il percorso comune intrapreso con la Parthenope rappresenta un importante salto in avanti per IMAT verso lo sviluppo ulteriore dei Competence Management System delle compagnie, sistemi di valutazione qualitativa delle competenze dei marittimi, strumenti che possono rendere i nostri equipaggi più competitivi a livello internazionale», continua Monticelli. «Il fatto che questa tipo di partnership, prima in Italia, nasca a Napoli ci rende particolarmente orgogliosi. In una regione in cui l'economia del mare è tra le più sviluppate della penisola, la felice contaminazione tra mondo accademico e mondo della formazione, rappresenta un valore aggiunto per lo sviluppo del territorio».

INSIEME AL PROPELLER CLUB

Assoporti è volata in virtuale ad Hong Kong

Cluster marittimo e aereo si sono riuniti in una tavola rotonda online



Daniele Rossi



Umberto Masucci

ROMA – Nei giorni scorsi, l'associazione dei Porti Italiani Assoporti, unitamente a The International Propeller Clubs, ha partecipato con i rispettivi presidenti ad una tavola rotonda per valorizzare il cluster marittimo italiano, nel corso della rassegna Asian Logistics Maritime and Aviation Conference.

La partecipazione ha visto per la prima volta il settore mare insieme al comparto aereo.

Si tratta di una primaria conferenza dedicata ai servizi logistici

internazionali, svoltasi in modalità virtuale nei giorni 17-18 novembre a Hong Kong che, quest'anno per la prima volta, ha coinvolto anche il settore dell'aviazione.

Organizzata da HKTDC (<http://www.hktcdc.com/info/ms/a/it/1X04ALZA/1/Italy/Contattateci.htm> - The Hong Kong Trade Development Council) in collaborazione con l'Hong Kong Special Administrative Region Government e altri importanti stakeholder di settore, l'edizione

2020 si è focalizzata sulla rilevante ed attualissima tematica del "Capturing opportunities amidst volatility".

Nel corso della tavola rotonda sono state affrontate importanti tematiche relative alla supply chain globale, alla luce delle innovazioni tecnologiche che si stanno sviluppando in Asia e globalmente.

A margine dell'evento il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ha commentato, "I rapporti con il Far East sono intensi, ed era doveroso partecipare a questa tavola rotonda ristretta per creare le giuste sinergie. Come Associazione vogliamo essere a servizio del sistema portuale, che ha mostrato e sta mostrando una grande forza e capacità di essere uno dei motori economici del Paese".

Dal canto suo, il presidente del Propeller Nazionale, Umberto Masucci, ha sottolineato, "Non è la prima volta che lavoriamo con Hong Kong insieme ad Assoporti. Avevamo già fatto una missione qualche anno fa. Adesso si incominciano a tessere quelle relazioni bilaterali tra i cluster dei due paesi".

CON UN CORSO PER LA CONDUZIONE DI MEZZI NAVALI

IMAT e Università Parthenope assieme per formare marittimi

Il nuovo percorso formativo rappresenta un'occasione per l'inserimento in un mercato del lavoro sempre più articolato con prospettive anche nella catena manageriale

CASTEL VOLTURNO – Università degli studi di Napoli Parthenope e IMAT Italian Maritime Academy Technologies insieme per garantire soluzioni didattiche innovative nel settore dello shipping. Il primo Istituto universitario del Paese specializzato nelle attività del mare e il più grande centro di formazione marittimi della penisola rafforzano la loro

collaborazione con un nuovo progetto che mette al centro la qualità del lavoro.

Si è concluso, infatti, il primo corso di formazione permanente e ricorrente in "Conduzione del Mezzo Navale a Livello Direttivo", percorso sperimentale che permette il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchi-

na (in accordo al DM 04/12/2013 "Disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina" ed alla Circolare n.7 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, 6 Reparto - 4° Ufficio - 1° sezione del 19/08/2014).

L'Ateneo, che ha ottenuto



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



SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE

NELL'ULTIMA GIUNTA CONFEDERALE DEL 2020

Nuove adesioni a Confetra e via alle celebrazioni del 75°

Si sono iscritti i Piloti dei Porti, Pharmacom e la Federazione Trasporti Eccezionali - L'anniversario



Guido Nicolini

ROMA – Su proposta del presidente Guido Nicolini, la giunta Confetra ha approvato le domande di adesione pervenute

dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti, da Pharmacom Italia e dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali. “Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione - ha detto il presidente - a tante nuove eccellenze e competenze. I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante

altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo”. Ai lavori della giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

IN PARTICOLARE SUI PROBLEMI DEGLI ART. 17

Cresce il disagio dei portuali: chiesto incontro al Governo

L'ANCIP paventa anche il rilancio dell'autoproduzione - Niente dalla legge di bilancio

GENOVA – È stato fatto circolare il testo della lettera e del documento predisposti da ANCIP e concordati con la C.U.L.M.V. di Genova in rappresentanza degli art. 17 che forniscono lavoro portuale “rimarcando i ritardi del Governo e delle AdSP nel dare attuazione alle misure di ristoro previste, il tentativo di favorire una rivincita sul tema dell'autoproduzione nei confronti del Parlamento che ha approvato l'art. 199 bis”.

Il disagio e la preoccupazione per i lavoratori - dice la lettera - aumenta a fronte di nessuna misura prevista dalla legge di bilancio sul lavoro portuale neppure per il 2021.

In particolare nel lungo documento si legge:

Legge speciale 28 gennaio 1994, n. 84: la possibilità per il vettore marittimo, prevista e non vietata dalla vigente legge, di operare in regime di autoproduzione non può, e non deve, rappresentare una forma di detrimento della qualità delle operazioni e dei servizi portuali. Un diverso approccio determinerebbe non soltanto pericolose disfunzioni sotto il profilo operativo, ma anche una ingiusta ed inammissibile violazione dei principi in materia di concorrenza, in danno delle imprese locali, compresa quella abilitata alla fornitura di lavoro

portuale temporaneo. A questo proposito appare sconcertante la presa di posizione, seppur non vincolante, dell'Autorità Garante della Concorrenza e Mercato che critica la recente disciplina delle attività di autoproduzione nei porti che sta assicurando la sicurezza dei lavoratori, la salvaguardia dei passeggeri e continuità produttiva e occupazionale delle imprese del settore. Sconcertante soprattutto perché lo fa con una segnalazione che recepisce, sic et simpliciter e senza contraddittorio, le istanze delle associazioni degli armatori. Oltre a tutto ciò, si sta assistendo ad un silenzio, quanto emblematico che preoccupante, e ad un immobilismo non giustificato del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti circa l'applicazione pedissequa di ciò che il Parlamento della nostra Repubblica democratica ha, sovrannamente, legiferato. Non si può più assistere inermi e silenti dinanzi a questi soprusi e a queste immotivate, quanto ingiustificate, ingerenze. Gli Enti e le Agenzie preposte, pertanto, dovrebbero andare a ricercare le distorsioni della concorrenza dove realmente esistono. Così facendo scopriranno le centinaia di milioni di euro, ovvero miliardi di soldi pubblici che, nel corso degli anni, sono stati stanziati “altrove” e non

certamente verso le imprese artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/94. Scoprirebbero altresì laddove si sono create le vere “posizioni dominanti”, non certo nei lavoratori portuali che operano sulla base di tariffe pubbliche e uguali per tutti gli utenti. Come premesso, la specialità dell'ordinamento del lavoro portuale risiede nella necessità di garantire costantemente una efficiente e qualificata offerta di lavoro a fronte di una domanda non sempre costante e difficilmente prevedibile, il tutto con altissimi standard di sicurezza. In questa sede è doveroso ribadire con forza che, in un momento così drammatico come quello che stiamo vivendo, i lavoratori dei porti italiani hanno infatti garantito fino ad oggi l'approvvigionamento della nazione intera, evitandone il tracollo socioeconomico. Per mantenere questi alti standard di efficienza gestionale e flessibilità operativa, il legislatore ha adottato, nel recente passato, alcuni atti normativi per salvaguardare la tenuta economica delle imprese autorizzate ex art. 17 legge 84/94 e, conseguentemente, mantenere efficiente e competitivo il Sistema portuale nazionale. Pertanto va immediatamente attuato il disposto della legge 77/2020, art. 199-bis.

GRAZIE ALLA CAPACITÀ E INIZIATIVA DEI SUOI TANTI DEALERS

La logistica cambia colore: Baoli cresce nel Sud Italia

Dopo il successo del SAEM, il dealer Rimas inquadra la crescita del marchio nella provincia di Catania



LAINATE – Baoli rafforza la sua presenza nel mercato Meridionale. Viene dal Sud Italia, in particolare

dalla provincia di Catania, la conferma della crescita esponenziale di Baoli che tramite i dealer Rimas

e DLF ha partecipato alla 26° edizione del SAEM, importante Salone dell'Edilizia del Mediterraneo. Una manifestazione svoltasi a Catania a fine ottobre nella massima sicurezza e nel rispetto delle norme igienico-sanitarie, dove Rimas - in accordo con DLF - ha esposto numerosi prodotti della gamma Baoli all'interno di un ampio stand da 80 mq. “Un vero successo - afferma Giuseppe Urzi, socio di Rimas S.n.c insieme a Stefano Zuccarello -, i carrelli Baoli hanno raccolto molti pareri positivi, non a caso siamo in fase avanzata su diverse trattative che riguardano tutto il territorio siciliano”. La testimonianza di Rimas rispecchia perfettamente l'andamento di Baoli in tutto il Sud Italia, merito del grande lavoro svolto

dai numerosi dealer presenti nel Mezzogiorno. Fondata nel 2011 per l'assistenza di carrelli elevatori, attrezzature per l'agricoltura e macchine puliscispiaggia, Rimas si trova all'interno del Mercato Agroalimentare della città di Catania (MASS) ed opera nel settore e nella progettazione di sistemi per la logistica da magazzino. A partire dal 2018 è dealer monomarca Baoli, felice di aver sposato fin dall'inizio il progetto: “Abbiamo avviato i primi contatti con Baoli nel 2016 - spiega Urzi -, quando il progetto era nella sua fase iniziale. L'azienda ci ha trasmesso fiducia fin da subito e dopo aver visionato le macchine e il magazzino ricambi di Rolo, abbiamo deciso di avviare questa partnership che oggi si conferma vincente”. La crescita di Baoli abbraccia molti aspetti cari agli operatori secondo Rimas: “Inizialmente il marchio era sconosciuto e le aziende avevano molti dubbi, in particolare sulla validità del servizio after-sales - continua Urzi -. Compravano una sola macchina per testare l'effettivo valore del

mezzo, mentre oggi ci contattano per cambiare l'intero parco macchine. Con il tempo hanno imparato ad apprezzare non solo il rapporto qualità/prezzo e l'efficienza dei carrelli Baoli che non hanno nulla da invidiare ai marchi più blasonati, ma soprattutto hanno constatato l'affidabilità del servizio after sales. Noi di Rimas, grazie al supporto del magazzino ricambi Baoli di Rolo, garantiamo in tempi record i ricambi ai nostri clienti anche grazie al supporto delle nostre tre officine mobili di pronto intervento”. Caratteristiche che hanno spinto partner come CRAI, famosa catena di negozi alimentari presente in tutta Italia, a scegliere Baoli: “CRAI utilizza in tutti i punti vendita siciliani numerosi carrelli Baoli come i transpallet EP 15 WS ed EP 16-N01, gli stoccatori ES 12 ed ES 16, i transpallet manuali HPT Basic e i nuovi transpallet con pedana EP 20-111 - conclude Giuseppe Urzi -. In molti casi sono andati a sostituire macchine di marchi più blasonati e per questo mi permetto di dire che in Sicilia - grazie al la-

voro di tutti i dealer - la logistica sta cambiando colore: oggi è sempre più azzurro Baoli”. Lanciata in Italia nel 2016, Baoli ha conosciuto nel nostro Paese una crescita straordinaria non solo in termini di vendite ma anche di rete di vendita. Oggi l'azienda è infatti presente in tutta la penisola con una capillare rete composta da oltre 70 dealer, la metà dei quali monomarca, e le vendite sono equamente distribuite tra Nord, Centro e Sud. Oltre a crescere dal punto di vista delle vendite, Baoli è in grado di offrire elevatissimi livelli di servizio: nel 2019 ha evaso il 74% degli ordini entro 30 giorni, un tempismo senza eguali anche tra i maggiori player del settore. Ottime anche le performance del servizio after-sales, sempre più efficiente ed efficace: ad oggi l'azienda è in grado di consegnare l'83% degli ordini di ricambi entro 24h. La sede EMEA di Baoli si trova in Italia, a Lainate, e in Italia è anche il magazzino ricambi, che si estende su un'area di 14.000 mq e conta oltre 4.600 referenze a stock.

SEALOGY® DIGITAL PREVIEW

Grande successo sul web per l'anteprima Blue Economy

Il ministro Teresa Bellanova in apertura: “Crediamo in SEALOGY® e auspichiamo di partecipare presto al Salone dal vivo” - L'acquacoltura e il mare

FERRARA – Ampia partecipazione di pubblico, nazionale ed internazionale, alle prime due giornate dell'anteprima digitale di SEALOGY®, il Salone europeo dedicato al mare e alle sue risorse. La rassegna ha visto in apertura la partecipazione del ministro per le Politiche Agricole, Alimentari e Forestali Teresa Bellanova che ha evidenziato l'importanza del settore della pesca e dell'acquacoltura nel contesto economico, sociale e ambientale per la crescita blu, elogiando SEALOGY® quale unico evento italiano dedicato al mare e alle sue risorse nel panorama europeo e internazionale. L'onorevole Giuseppe L'Abbate, sottosegretario Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali ha sottolineato che “la pesca e l'acquacoltura sostenibili rappresentano una priorità per il nostro Paese. Il Ministero, infatti, è da sempre impegnato a sostenere e valorizzare la gestione sostenibile delle attività di pesca, la tutela della biodiversità e la protezione dell'ecosistema marino, come dimostra la recente pubblicazione del “Sistema di qualità nazionale acquacoltura sostenibile”. La grande attenzione alle tematiche e ai contenuti proposti nei Blue Webinar, Atelier di formazione e Sea Workshops, hanno messo in luce l'elevata qualità delle relazioni esposte dagli speakers, nazionali e internazionali, intervenuti nelle diverse sessioni di lavoro. Forte presenza anche della Commissione Europea che ha partecipato a diversi webinar per presentare strategie e programmi di indirizzo

da perseguire nei prossimi anni per una crescita blu sostenibile. Ingenti le risorse che l'Unione Europea mette in campo per la programmazione 2021/2027, cui si aggiunge il pacchetto di misure previste dal Recovery Fund che sarà dotato di 672,5 miliardi di euro in prestiti e sovvenzioni per sostenere le riforme e gli investimenti intrapresi dagli Stati membri. L'obiettivo è mitigare l'impatto economico e sociale della pandemia di coronavirus e rendere le economie e le società europee più sostenibili, resilienti e meglio preparate per le sfide e le opportunità delle transizioni verdi, blu e digitali. Andrea Moretti, presidente di Ferrara Fiere Congressi, nel ringraziare il Comune di Ferrara per il supporto dimostrato sin da subito al progetto, evidenzia la caratura dei 150 speakers coinvolti nel SEALOGY® Digital Preview: ampiamente rappresentata la Commissione Europea ma anche il Ministero per le Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e ancora la Regione Emilia-Romagna e le Regioni Friuli-Venezia-Giulia, Marche, Puglia e Campania. Presenti anche le Organizzazioni professionali e della società civile europee e nazionali con la partecipazione di Europêche, l'Alleanza delle Cooperative Italiane, l'Associazione Mediterranea Acquaicoltori, il Consiglio Internazionale MSC per lo sviluppo sostenibile della pesca, UNIDO, l'Agenzia Specializzata

delle Nazioni Unite. Molto rilevante la partecipazione e l'interesse ai temi del mare e dell'ambiente marino da parte di tantissimi giovani cui è dedicato il concorso europeo “diventa un giovane leader del mare e degli oceani” lanciato proprio al SEALOGY® Digital Preview, durante la conferenza inaugurale, dal Forum Youth4Ocean e dall'Unione Europea. Diverse sono le iniziative destinate ai giovani e alle scuole di ogni ordine e grado, messe in programma grazie alla collaborazione del MIUR, ma anche forte presenza delle Università ed Enti di Ricerca (CNR, Università di Bologna, Siena, Ferrara, Trieste, Udine, Ancora, Camerino, Istituti di Oceanografia e Pesca di Trieste e Spalato), Istituti Nautici e Professionali. Oltre 20 i paesi rappresentati (Italia, Croazia, Francia, Spagna, Belgio, Paesi Bassi, Ungheria, Grecia, Bulgaria, Danimarca, Malta, Romania, Slovacchia, Regno Unito, Turchia, Albania, Somalia, Egitto, Nepal, Nigeria, Tunisia) per presentare le migliori eccellenze presenti nel panorama italiano ed internazionale, le best practices di sviluppo sostenibile ma anche per conoscere start up innovative legate all'universo mare. Nelle giornate di Business to Blue, nate dalla collaborazione con ART-ER e con Enterprise European Network, più di 80 partecipanti da 19 paesi diversi hanno preso parte alle sessioni di matchmaking con più di 129 incontri bilaterali.

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

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

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

A Livorno mega-area

sa bene se all'interporto Vespucci il progetto sia arrivato in diretta o come indiscrezione: certo che ha suscitato preoccupazione perché l'area logistica Enel direttamente in porto rappresenterebbe un elemento concorrenziale tutt'altro che ininfluente. Sembra siano previsti per i prossimi giorni incontri tra i vertici del Vespucci, quelli del Comune e dell'AdSP per studiare il piano Enel. Le preoccupazioni che circolano non vengono solo dall'interporto. I terminal portuali esistenti e gli operatori che vi si appoggiano si chiederebbero fino a che punto il nuovo grande terminal Enel possa dimostrarsi concorrenziale - o peggio - rispetto all'esistente. C'è anche il problema della viabilità: un'area logistica così importante nella già congestionata strada di accesso non è certo l'ideale per snellire il traffico pesante, pur considerando che l'Enel avrebbe previsto anche un raccordo ferroviario (ma dove attraverserebbe la strada?). Qualcuno guarda ancora più lontano e teme che il progetto Enel possa sminuire quello della Darsena Europa. Chi è favorevole, specialmente in Comune, ritiene invece che si tratti di un'importante occasione per trovare nuovi spazi operativi in un porto sempre più "piccolo" rispetto alla richiesta che, malgrado il Covid, continua ad esserci. Al momento associazioni di categoria del porto non si sono pronunciate. Mariteniamo che il progetto richieda un attento esame generale, sia per la sua portata - anche in positivo - sia per le conseguenze sugli assetti tradizionali.

Intanto l'AdSP bandisce

il presidente Stefano Corsini, che peraltro ci aveva già annunciato importanti provvedimenti nel prossimo Comitato di Gestione. Un comitato che tratterà anche le linee del bilancio preventivo dell'AdSP, con alcuni impegni che saranno, a quanto sembra, le linee direttrici dei prossimi anni sul piano delle infrastrutture (materiali e immateriali): sintesi del lavoro svolto in questi quattro anni da Corsini e dal suo staff. Il fatto: l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha indetto l'attesa gara - mediante procedura aperta ai sensi degli articoli 60 e 157 del d.lgs. n. 50 del 2016 - per l'affidamento dello studio di fattibilità e progettazione preliminare della nuova viabilità di cintura del porto di Livorno. Il valore complessivo è pari ad euro 681.564,57, oltre IVA, e al netto di oneri previdenziali e assistenziali. Non essendovi rischi da interferenze non sono previsti oneri per la sicurezza ai sensi dell'articolo 26, comma 3-bis, del d.lgs. n. 81/2008. La gara - recita il bando - verrà aggiudicata col criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'articolo 95, comma 3, lett. b) del d.lgs. n. 50 del 2016. I requisiti di partecipazione ed i criteri di valutazione sono indicati nel Bando di gara. Le offerte dovranno essere formulate dagli operatori economici e ricevute dalla Stazione Appaltante esclusivamente per mezzo del sistema telematico di acquisto all'indirizzo: <https://start.toscana.it>, e dovranno essere presentate entro e non oltre le ore 12 del giorno 1° febbraio 2021. La prima seduta, che si svolgerà in modalità telematica, è fissata per le ore 10 del giorno 4 febbraio 2021. I documenti di gara sono di-

.....

.....

CAROLI



Hotels

sponibili per un accesso gratuito. Responsabile dell'emissione del bando è la dottoressa Roberta Macii. Attenzione: siamo alla progettazione preliminare, quindi all'inizio di un processo che coinvolgerà ovviamente anche il Comune. Ma che anche il Municipio parli da qualche tempo dell'area logistica dell'Enel è significativo. Qualunque sarà la conclusione delle cose.

Il GNL protagonista

energetiche entro il 2040. L'evento è stato trasmesso in diretta streaming ed ha avuto relatori nazionali e internazionali di grande esperienza e ai vertici di società operative del settore, istituzioni nazionali ed europee. Nella prima giornata di giovedì 19 novembre, dopo i saluti istituzionali di Marco Bucci, sindaco di Genova e di Città Metropolitana e la dichiarata volontà di perseguire l'ipotesi GNL, la prima sessione è stata dedicata al tema dell'impiego del GNL nel settore del trasporto marittimo in una prospettiva globale. Il nuovo combustibile rappresenta anche in questo ambito una delle chiavi di volta per favorire la riduzione delle emissioni e contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione entro il 2040. In questo contesto - sottolineano le conclusioni del Forum - il Mediterraneo si conferma un'area di importanza strategica come ponte nelle rotte commerciali tra Africa ed Europa e gli scali portuali della regione si candidano ad un ruolo di primo piano nell'ottica di un programma di sviluppo sostenibile europeo, come evidenziato anche da relatori dell'Egitto e del Marocco. Nella seconda sessione, spazio è stato dato alle prospettive alla luce del Green Deal dell'Unione Europea e alle indicazioni per la Liguria date dall'assessore sviluppo economico della Regione, Andrea Benveduti, per poi proseguire con interventi incentrati sulla necessità di uno sviluppo di una rete di distribuzione del Gas Naturale Liquefatto in Italia da realizzare attraverso investimenti sulle infrastrutture e l'ampliamento del mercato. La seconda giornata di venerdì 20 novembre si è aperta con una sessione dedicata al bioGNL, su cui diversi esperti si sono confrontati per il suo impatto rivoluzionario, permettendo già oggi trasporti a impatto ambientale e climatico zero, che potrà poi evolvere con l'uso dei gas sintetici, in particolare con idrogeno verde e CO₂ sottratta all'ambiente. Il GNL può quindi giocare un ruolo chiave nell'integrazione dei sistemi energetici e nella collaborazione euromediterranea. È emerso come gli operatori chiedano una maggiore semplificazione della regolamentazione a livello nazionale ed europeo per soddisfare le esigenze infrastrutturali soprattutto per la realizzazione degli stoccaggi. Una sfida, quella della transizione verso il GNL, che la Città Metropolitana di Genova intende raccogliere in attesa degli indirizzi strategici nazionali sull'idrogeno, come detto dal delegato al piano strategico

Claudio Garbarino. Nell'ottica di una cooperazione tra tutti i soggetti imprenditoriali e istituzionali resta fondamentale l'integrazione tra la domanda di gas e processo di decarbonizzazione. Molta attenzione deve essere data all'attività e alle proposte della Commissione Europea, che devono affrontare il tema della transizione energetica con realismo e senza interventi che potrebbero rivelarsi controproducenti. Il sistema del gas naturale italiano ed europeo, che comprende il GNL, costituisce una risorsa utile alla transizione energetica. Diventa così fondamentale il ruolo di controllo e proposta del Parlamento Europeo, richiamato in conclusione dall'europarlamentare Marco Campomenosi, membro della Commissione Trasporti.

Assocostieri: siamo centrali

nel corridoio Euro-Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria": e Assocostieri, come associazione di riferimento in Italia per il settore della logistica energetica, ha partecipato nella seconda giornata di lavori, con focus sull'utilizzo del GNL nei trasporti. "Attraverso i nostri associati - ha dichiarato Dario Soria, direttore generale Assocostieri - siamo centrali nello sviluppo del GNL. Le aziende che fanno parte dell'Associazione, ricoprono un ruolo decisivo lungo l'intera filiera del Gas Naturale Liquefatto, soprattutto nello sviluppare nuove opportunità di business - come nel settore dei trasporti - improntate ad una concreta sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'utilizzo del GNL nei trasporti è una sfida importante, che dobbiamo vincere, per rilanciare anche il sistema Paese. Nell'ultimo anno molti passi avanti sono stati fatti, per citarne uno, ultimo in ordine di tempo, il progetto Small Scale di OLT, ma non basta. Per questo è fondamentale partecipare a occasioni di dialogo come quella di oggi, per continuare a confrontarsi e farsi sentire a livello nazionale e internazionale. Solo mantenendo alta l'attenzione sul settore possiamo agevolare la transizione". Il GNL, come combustibile per la transizione, può aprire il Paese a un mercato in forte crescita e valorizzerebbe la centralità dell'Italia rispetto al bacino del Mediterraneo. Al fine di sviluppare il settore ha evidenziato la necessità di definire procedure operative chiare per il bunkeraggio, di intervenire rispetto alla fiscalità applicata e di riconoscere al Gas Naturale Liquefatto lo status di "low carbon fuel" nella revisione della direttiva RED II e nello sviluppo dell'European Green New Deal. Pochi interventi mirati che avrebbero la forza di supportare l'imprenditoria privata nel settore. Assocostieri, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL,

del biodiesel, dei depositi di GNL Small Scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

Porto 2000 e impegni

ma anche per molti altri lettori - l'inciso di Fabrizio Vettosi nell'articolo apparso sul numero scorso, relativo alla gara della Porto 2000. Vettosi, noto martire à penser nel mondo della portualità, ha espresso dubbi sull'impegno economico - a suo dire eccessivo - con cui è stata vinta la gara. Quanto basta perché il segretario generale dell'AdSP livornese, Massimo Provinciali, intervenga con questa sua sintetica nota.

*

Gentile Direttore, faccio riferimento all'intervento "Porti, piani d'impresa e regole per le AdSP", recentemente pubblicato su La Gazzetta Marittima, nel quale l'amico Fabrizio Vettosi formula considerazioni sull'aggiudicazione della Porto di Livorno 2000, paventando una certa superficialità da parte dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale nell'esame dell'offerta. Essendo stato io il presidente della Commissione di gara, mi corre l'obbligo fornire alcune precisazioni. Innanzi tutto, uno dei componenti della commissione è stato il prof. Silvio Bianchi Martini, capo dipartimento di economia e management dell'Università di Pisa, che indubbiamente i numeri li sa leggere; e non aggiungo altro.

In secondo luogo, l'offerta tecnica presentata dal gruppo aggiudicatario prevede non solo la realizzazione di "... un terminal passeggeri e crociere...", come minimizza Vettosi, ma interventi ben più impattanti anche di connessione porto/città e che sono ritenuti di grande interesse anche dall'amministrazione comunale.

Insomma, come al solito, è bene documentarsi prima di lanciarsi in facili semplificazioni. Se poi, il gruppo aggiudicatario, al netto del Covid, avrà fatto il passo più lungo della gamba, lo diranno i fatti; e l'AdSP ha ovviamente il potere/dovere di vigilare sulla corretta esecuzione degli impegni assunti, avendo sempre la possibilità di intervenire sul mantenimento della concessione demaniale.

Cordiali saluti, Massimo Provinciali.

Crociere: arrivano

Ticketcrociere, la nave da crociera può considerarsi zona "verde" rispetto all'Italia divisa in regioni rosse, arancioni e gialle è prima di tutto in virtù dell'obbligo di test Covid-19 con tampone pre imbarco obbligatorio per tutti e di un secondo tampone a bordo. Inoltre la nave è "verde" perché a bordo è possibile cenare al ristorante, fare l'aperitivo prima di cena (non c'è la chiusura di bar e ristoranti alle 18), andare a teatro, in piscina, in palestra, al centro benessere, bere un drink dopo cena ascoltando musica dal vivo. Senza coprifuoco alle 22. Ovviamente

osservando i rigidi protocolli di sicurezza a bordo e indossando la mascherina.

Una soluzione - quella della minicrociera in sicurezza - che arriva in un momento in cui i viaggi sono quasi fermi e si pone come alternativa al classico city break, breve fuga dalla routine quotidiana, ora estremamente penalizzato da tutte le restrizioni in atto nelle città. La formula è particolarmente apprezzata in periodi lontani dalle vacanze estive, quando non si dispone di molti giorni di ferie, ma è anche una chance importante per poter festeggiare davvero il Natale o il Capodanno.

Ci ha pensato Costa Crociere, che dal 3 dicembre propone con Costa Smeralda due itinerari per le minicrociere: Civitavecchia-La Spezia-Savona-Civitavecchia e Civitavecchia-Napoli-Messina-Cagliari-Civitavecchia. Itinerari brevi e oggi particolarmente vantaggiosi viste le promozioni del Black Friday. Resta valida anche la possibilità della classica settimana a bordo con imbarco e sbarco nel porto laziale.

Vocazioni presidenziali

sistemi portuali: quella di prorogare di un anno le attuali presidenze, in attesa che si chiariscano gli sviluppi della pandemia e della crisi economica mondiale.

Il commento generale è che, ignorati o quasi i territori, a Roma si vada a colpi di benemerite partitiche. Giudizio che non può valere Erga Omnes ma che comunque in parecchi casi ha conferma.

L'aspetto più significativo della vicenda "ricambio dei presidenti" è che malgrado si sia detto a più riprese che con queste norme i presidenti sono "votati al martirio" (mi sia scusata la vignetta) le candidature sono state decine e decine, da parte dei più disparati personaggi. Solo per l'AdSP del Nord Tirreno (Livorno, Piombino etc) ci sarebbero undici candidati; senza considerare la dottoressa Macii che correttamente

Lo shipping offre 5 miliardi per "decarbonizzare"

istituire l'IMRB. Ciò includeva importanti questioni sulla governance e la supervisione dell'IMO: la necessità di tenere conto dell'impatto economico sugli Stati del contributo obbligatorio di R&S proposto di 2 USD per tonnellata di carburante per mare; e la necessità di affrontare gli interessi dei paesi meno sviluppati (PMS) e Small Island Developing States (SIDS). Lo shipping mondiale - rilegge ancora nella nota - intende collaborare con i governi per garantire che questa iniziativa sia implementata il prima possibile, con l'obiettivo di rendere operativo l'IMRB entro il 2023. Ogni progresso nella certezza tecnologica aumenta la certezza degli investimenti, riducendo il costo futuro della transizione a zero emissioni di carbonio combustibili e delle relative tecnologie; e accelerando il ritmo con cui tale transizione può avvenire. Con 5 miliardi di dollari di finanziamenti di base su un periodo di 10 anni, generati dai contributi del settore, l'IMRB creerà la certezza tecnologica e degli investimenti per stimolare innovatori, ingegneri, società energetiche, cantieri navali, istituzioni finanziarie e produttori di motori ad accelerare gli sforzi di ricerca e sviluppo necessario per decarbonizzare il trasporto marittimo.

Gli obiettivi climatici dell'IMO per il 2050 - sottolineano i rappresentanti dello Shipping mondiale - possono essere raggiunti solo con l'immediata accelerazione di combustibili e tecnologie a zero emissioni di carbonio. L'IMRB è un veicolo cruciale per guidare i progressi necessari per costruire un'industria marittima a zero emissioni di carbonio e i finanziamenti necessari possono essere forniti solo all'interno del quadro normativo globale dell'IMO.

L'industria riconosce la natura senza precedenti della sua proposta e le complessità derivate, e lavorerà per affrontare questo problema in modo che i governi possano portare avanti la sua offerta di 5 miliardi di dollari di finanziamenti per accelerare la ricerca e sviluppo, per garantire l'innovazione tecnologica necessaria per rendere transizione del carbonio entro la linea temporale IMO 2050.

I punti salienti della proposta

Punti salienti della proposta del Comitato internazionale per la ricerca e lo sviluppo marittimo (IMRB):

- L'IMRB sarebbe soggetto alla supervisione dell'IMO, con l'unico compito di accelerare la ricerca e lo sviluppo di combustibili a basse e zero emissioni di carbonio, fonti di energia, sistemi di propulsione e altre nuove tecnologie di riduzione dei gas serra, operando in base a una Carta approvata dall'IMO.
- Un Fondo internazionale per la ricerca marittima (IMRF) fornirebbe finanziamenti all'industria per i programmi di ricerca e sviluppo dell'IMRB, raccogliendo circa 5 miliardi di dollari in un periodo di dieci anni tramite contributi di 2 dollari per tonnellata di carburante consumata da ogni nave.
- Altre parti interessate rilevanti come fornitori di energia, società tecnologiche, istituzioni e fondazioni di ricerca e sviluppo sarebbero benvenute a partecipare e contribuire all'International Maritime Research Board e al suo lavoro.
- L'IMRB è progettato per lavorare da solo in 10-15 anni fornendo progetti di ricerca e sviluppo che consentiranno quindi alle entità commerciali di fornire le tecnologie e i servizi che trasferiranno tecnologie collaudate nella flotta globale entro il 2030, in modo che il l'obiettivo dell'IMO per il 2050 può essere raggiunto.
- Le organizzazioni del settore marittimo dietro la proposta sottolineano che il contributo di 2 USD non deve essere visto come una misura di riduzione di CO₂ basata sul mercato poiché esisterebbe solo per uno scopo tecnico definito: l'accelerazione della ricerca e sviluppo per i sistemi di propulsione a zero emissioni di carbonio.
- Le associazioni internazionali di armatori che formulano questa proposta, che rappresentano collettivamente tutti i settori e le attività commerciali e oltre il 90% della flotta mercantile mondiale, sono:

Bimco, Cruise Lines International Association, Intercargo, Interferry, International Chamber Of Shipping, Intertanko, International Parcel Tankers Association, World Shipping Council.



Del Corona & Scardigli GROUP

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

delcoronascardigli.com

