

LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LIV n. 50

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 26 GIUGNO 2021

INTERVISTA A FEDERICO BARBERA DI FISE-UNIPOINT

Porti efficienti e non

Il perché della mortificante classifica mondiale degli scali italiani - L'imprenditoria privata che latita e lo Stato che non capisce - L'incognita Darsena Europa

LIVORNO - Hanno cercato di tenerla sotto silenzio, ma niente da fare: la prima classifica dell'efficienza dei porti di tutti i continenti, stilata da Banca Mondiale e IHS (CPPI, ovvero Container Port Performance Index) circola ormai da qualche settimana e si riferisce ai primi 6 mesi del 2020. La scusa della pandemia non è valida, visto che Covid ha colpito ovunque. Tutto ciò premesso, i porti italiani sono messi male: il primo è Gioia Tauro al 145° posto ma Savona-Vado è 310° e Genova 321°. A metà del guado ci sono Napoli (150°) Palermo (172°) Salerno (174°) Civitavecchia (175°) Trieste (212°) La Spezia (241°) e Livorno (251°).

Perché questa solenne bocciatura? Proviamo a chiederlo ad alcuni dei protagonisti della portualità nazionale e dello shipping, cominciando dall'appena riconfermato presidente nazionale di FISE-Uniport Federico Barbera.

Presidente Barbera avrà certo visto la classifica CPPI sui porti. Che ne pensa dell'Italia?

"Penso quello che un po' tutti da qualche anno sono costretti a verificare: che i nostri porti hanno perduto l'occasione storica, con la riforma della 84/94, di diventare efficienti e moderni".

Colpa dello Stato e della legge?

"Non soltanto: è anche colpa di una imprenditoria portuale italiana che non c'è o quasi. Che non ha saputo o potuto investire nell'ammodernamento del proprio business e che è perennemente inchiodata anche da una burocrazia assurda."

Eppure a sentire i vari governi che si sono succeduti, porti e logistica sono il cuore della nostra economia...

"Le parole non sono certo mancate. Ma mi viene da citare Herbert

Marcuse, sull'utopia come fine della storia. Non sono un pessimista radicato, ma non ho dubbi sul fatto che lo Stato sia mancato: insieme a una vera imprenditoria, come ho detto prima, che si è dimostrata sottocapitalizzata e a volte anche senza coraggio. La conseguenza? Stiamo subendo una colonizzazione di fatto, da parte dei grandi players internazionali e dei fondi d'investimento, che ovviamente mirano al profitto.

Capitali e coraggio che ci mancano dunque. Ma sui primi la nostra economia non è certo in grado di competere a livello di quelle all'assalto nel mondo.

"Possiamo trovare cento ragioni, ma i fatti ci dimostrano che i pochi veri imprenditori e capitali li hanno trovati quando non è mancato loro

A.F. (segue in ultima pagina)



Finalmente È l'estate!

LIVORNO - Non ne abbiamo alcun merito, e forse nemmeno ce la meritiamo: comunque da lunedì scorso è arrivata l'estate e mai l'abbiamo sospirata tanto. Anche il caldo feroce dei giorni scorsi alla fine c'è andato bene. Anche la prima rata dell'IMU arrivata come una mazzata l'abbiamo ingoiata. Anche il raddoppio (o quasi) del costo degli abbonamenti sugli stabilimenti balneari, l'ennesima stangata sulla benzina, gli annunci e i contro-

A.F. (segue in ultima pagina)



Trenitalia più Toremar per l'Elba

FIRENZE - Da giovedì scorso 24 giugno è attivo Elba Link, il nuovo servizio combinato treno+nave, nato dalla collaborazione tra Trenitalia (Gruppo FS Italiane) e Toremar-Moby.

La possibilità di acquisto contestuale dei biglietti per treno e nave è una delle maggiori novità per la Toscana del nuovo orario ferroviario estivo di Trenitalia entrato in vigore domenica 13 giugno 2021 che ha come principale obiettivo quello di riscoprire l'Italia viaggiando con i mezzi pubblici in totale sicurezza.

Dal sito internet di Trenitalia è già possibile acquistare in un'unica soluzione oltre al percorso ferroviario da qualsiasi stazione italiana fino a Piombino Marittima quello della nave (segue in ultima pagina)

Confitarma: vaccinare i marittimi

ROMA - Confitarma, Confederazione Italiana Armatori, membro di ICS - International Chamber of Shipping, aderisce alla campagna #ShoutOutForSeafarers lanciata dall'armamento mondiale per ricordare ai Governi l'urgente necessità di vaccinare tutti i lavoratori marittimi, sollecitando tutte le compagnie di navigazione e tutti gli stakeholder nazionali competenti affinché i comandanti delle navi ancorate in porto suonassero le loro sirene alle 12, ora locale, di ieri 25 giugno 2021, in occasione della Giornata del Marittimo che si celebra ogni anno su iniziativa dell'IMO-International Maritime Organization.

L'anno scorso, una campagna (segue in ultima pagina)

DOPO GLI INCIDENTI SUL LAVORO A LODI E ALLA LIDL

Nicolini: No criminalizzare la logistica

Fuorviante secondo Confetra tirare sempre in ballo illegalità e soprusi



Guido Nicolini

ROMA - "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". È quanto ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini a proposito (segue in ultima pagina)

PER LA COLLABORAZIONE TRA I PORTI E LE CITTÀ

A Siviglia meeting di RETE

Due giorni di lavori con la livornese Bonciani come relatrice

LIVORNO - L'assessore al porto e integrazione città-porto Barbara Bonciani ha partecipato al 34° incontro di RETE (Associazione internazionale per la collaborazione fra porti e città) che si è tenuto a Siviglia giovedì e scorso e ieri venerdì 25.

Il Comune di Livorno, nella persona dell'assessore Bonciani, è entrato a far parte della Giunta di governo dell'associazione "dando un impulso importante - dice la nota del Comune stesso - alle attività operative e scientifiche della stessa (segue in ultima pagina)



Barbara Bonciani

IN IX COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA

Ro/Ro, Confitarma propone

Correttivi ai limiti di età delle navi, alle alte velocità richieste e alla concorrenza straniera



Guido Grimaldi

ROMA - Nella IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, si è tenuta un'audizione sulle proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna (C. 535 di Romina Mura e Gavino Manca e C. 1525 Marino, Deiana, Alberto Manca, Perantoni, Scanu, Vallascas). Per Confitarma sono intervenuti il presidente della Commissione Navigazione a Corto (segue a pagina 8)

degna (C. 535 di Romina Mura e Gavino Manca e C. 1525 Marino, Deiana, Alberto Manca, Perantoni, Scanu, Vallascas). Per Confitarma sono intervenuti il presidente della Commissione Navigazione a Corto (segue a pagina 8)

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

www.marinacalademedici.it 43° 23', 81° N - 10° 25', 52° E

RENT OR BUY YOUR FRONT ROW SEAT

MCDM MARINA CALA DE' MEDICI CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211 ormeggi@marinacalademedici.it

DAL REPORT DI DELOITTE SULLA PRODUZIONE DEL SETTORE IN ITALIA

La cantieristica nautica resiste al Covid-19

Il valore della produzione italiana ammonta a 2,8 miliardi di euro, registrando una crescita media del 12,7%

VENEZIA - "Istituzioni, imprenditori e investitori devono fare squadra per seguire quella rotta che garantisce alla nautica da diporto un ulteriore salto dimensionale. La bussola è rappresentata dalla capacità di differenziazione della gamma dei prodotti, dalla sostenibilità e dall'innovazione di design. Saranno queste le principali leve di impulso dello sviluppo della domanda di mercato, non a caso diversi cantieri nautici internazionali stanno già ampliando il loro piano di investimenti su queste rinnovate direttrici di business per non farsi cogliere impreparati una volta su-

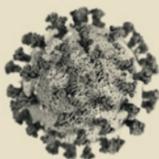


Nella foto: Una rassegna di motoryachts al Salone Nautico di Venezia.

TRATTAMENTI ANTITARLO

SANIFICAZIONI ANTI COVID-19

TRATTAMENTI ANTIZANZARE



Ambienti sani e sicuri dal 1954

- DISINFESTAZIONI
- DERATTIZZAZIONI
- ALLONTANAMENTO VOLATILI
- DISINFEZIONI
- TRATTAMENTI ANTITARLO

Chiama per un sopralluogo gratuito:

CDL Centro Disinfestazione Livornese

Via G.B. Guarini 60
57121 Livorno (LI)
+39 0586-88.80.07
info@cdlsrl.com



www.cdlsrl.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC DYNPHNA	MW127A	11-7	Vedi	9-7	Vedi	13-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	T.B.N.	MW128A	18-7	Serv.	16-7	Serv.	20-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SAMANTHA	MW129A	25-7	9	23-7	3	27-7	18	11	18	18	18	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.	SP	GIT	AN						
	MSC SHUBA B	MC126A	8-7	9-7	5-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC MADHU B	MC127A	13-7	14-7	10-7				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC BIANCA	MC128A	20-7	21-7	17-7				18	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	APL PHOENIX	ONNAJE	8-7	10-7				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC TOKYO	MA126A	15-7	17-7				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	APL DETROIT	ONNANE	22-7	24-7				18	(via SP)	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CHARLOTTE	YY126R					6-7						
	MSC CHARLOTTE	YY127R					14-7						
	MSC CHARLOTTE	YY128R					21-7						
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	T.B.N.	FJ125E			Vedi	30-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC AMBRA	FJ126E			Serv.	15-7	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC NELA	FJ127E			16	26-7	15	18	18	18	18		
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trml), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC KATILIN	YM127A	10-7	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	T.B.N.	YM128A	17-7	Serv.			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	T.B.N.	YM129A	24-7	16			18	18	18	18	18		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	VEGA AZURIT	YA126A	1-7			Vedi			Vedi	Vedi	Vedi		
	JSP BORA	YA127A	8-7			Serv.			Serv.	Serv.	Serv.		
	VEGA AZURIT	YA128A	15-7			2		3		18			
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	MSC NIKOLETA	YM126A	3-7			Vedi			Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC RIONA	YM127A	10-7			Serv.			Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC NIKOLETA	YM128A	17-7			1		3		18			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
						Vedi	Vedi		Vedi				
						Serv.	Serv.		Serv.				
						12	7 e 8		12bis				
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS					
	MSC DYMPHNA	MW27A	11-7	9-7	13-7	Vedi							
	T.B.N.	MW28A	18-7	16-7	20-7	Serv.							
	MSC SAMANTHA	MW129A	25-7	23-7	27-7	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY DA										CARICO DIRETTO PER:
		BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT			
	MSC LEA	AE125A	29-6	28-6		26-6						HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MARYLENA	AE126A	6-7	5-7		3-7						
	MSC NILGUN	AC125A					27-6					THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC GIOVANNA	AC126A	2-7				4-7					
	MSC SENA	AC127A	9-7				11-7					
	MSC ALIX 3	AA125A	27-6			29-6						PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MASHA 3	AA126A	27-6	3-7		6-7						
	AS PAMIRA	AB125A				29-6						ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC GIANNINA	AB126A	30-6	3-7	2-7	29-6	6-7					
	SPIRIT OF TOKYO	AB127A	7-7	10-7	9-7	6-7	13-7					
												KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK HAVANA	126E				7-7						SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HALIFAX	127E				17-7						
	MSC GENVA	QX128E				25-7						
	CARLA-LIV	AH124A			28-6							GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CARLA-LIV	AH125A	30-6	29-6	5-7	30-6	25-6					
	CONTSHP IVY	AY125A	1-7				28-6					MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC TIA	AS126A	30-6	2-7		29-6						DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI	AS127A	7-7	9-7		6-7						
	MSC BELLE	AH126A				27-6						BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

IL NUOVO MAGAZZINO VERTICALE FGS

Investire sulla modernità ad alto valore aggiunto



LA SPEZIA – Fluid Global Solutions, ovvero FGS fondata nel 2011 a La Spezia operante nell'ambito del settore navale con una specializzazione avanzata nel campo degli impianti di pompaggio e derivati, è un'azienda che si è ricavata un mercato internazionale importante e che è in continua crescita, diventando un punto fermo per armatori, ship management, cantieri di costruzione e refitting sia navale che nautici.

In che modo? Ne parliamo con Simone Trevale, sales manager dell'azienda.

"Fornendo supporto tecnico e commerciale di alto livello - risponde Trevale - in relazione alla fornitura di pompe, compressori e relative parti di rispetto, che al giorno d'oggi sono sempre più importanti nella gestione delle flotte che operano in contesti nazionali e internazionali. È in quest'ottica che assume rilievo l'entrata in funzione, da inizio anno 2021, di un magazzino verticale (oltre 50 cassette) nella sede di Arcola.

"Il tutto nasce, in primis, per migliorare la prontezza degli ordini incrementando la velocità di consegna e avere un controllo più preciso dell'inventario grazie alla tecnologia di "controllo laser" che permette di conoscere - in tempo reale senza intervenire direttamente sulla struttura - il contenuto dei singoli cassette; ne consegue, quindi,

un'ottimizzazione dei processi di produzione, di stoccaggio, del lead time e dei costi.

Il risparmio di tempo in queste attività consente all'azienda di concentrarsi / focalizzarsi nella manutenzione, caposaldo della sicurezza sul lavoro. Le tipologie di prodotto stoccate sono ovviamente le parti di ricambio per pompe, la ricambistica sostanzialmente.

Il personale ha effettuato un corso di formazione con l'azienda fornitrice; grande fortuna è stata la compatibilità fra il software gestionale del magazzino con i gestionali interni della FGS, che non ha richiesto particolare interventi di adattamento.

Cos'è un magazzino verticale? "I magazzini verticali sono sistemi automatici per lo stoccaggio e la movimentazione di materiali che sviluppano la loro capacità in altezza, con il minimo ingombro a pavimento, consentendo di risparmiare fino al 90% di superficie in pianta. Rispetto ai sistemi tradizionali, operano secondo il principio "materiali alla persona": l'operatore invia e controlla le liste di prelievo/deposito attraverso un PC a bordo macchina, o tramite un dispositivo mobile (tablet e/o smartphone) e riceve il vassoio contenente il materiale richiesto presso la baia di lavoro, dove effettua, comodamente e in totale sicurezza, il prelievo o il

deposito.

I tempi di prelievo / deposito vengono drasticamente ridotti con un incremento delle operazioni orarie fino al 65%.

Ogni magazzino verticale può essere installato come sistema standalone (ovvero capace di funzionare da solo o in maniera indipendente da altri oggetti o software), o può essere interfacciato ai sistemi di gestione aziendale più comuni per sfruttare appieno i benefici di un sistema integrato.

Insomma, tecnologia allo stato puro con effetti diretti e tangibili.

"I vecchi magazzini manuali stanno perdendo efficacia, essendo stati pensati per servire industrie con esigenze completamente diverse da quelle di oggi.

Possiamo riassumere i vantaggi principali di seguito: Massimo sfruttamento dello spazio disponibile a terra e adattabilità ad ogni contesto; Accesso rapido ai materiali e riduzione dei tempi di attesa; Accurata identificazione e tracciabilità dei prodotti stoccati; Protezione dei materiali da furti o accessi non autorizzati; Salvaguardia della merce da agenti esterni (polvere, umidità, raggi UV, ecc.); Elevata ergonomia operativa, sicurezza e comfort per gli operai; Sicurezza per gli operatori e delle merci. Riduzione degli errori; Inventario in real time.

Stefano Benenati



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“UN URLO CI SALVERÀ” edito dall'Associazione “Donne all'ultimo grido” (ristampa integrata)



Nel florilegio di pubblicazioni che quotidianamente cala nelle librerie, è disponibile da questi giorni la prima ristampa di “Un urlo ci salverà. Dieci storie da urlo di italiane in Germania”. Si tratta di un progetto editoriale del Comites di Dortmund nato dalla collaborazione con l'Associazione di Promozione Sociale “Donne all'Ultimo Grido” e realizzato con il contributo del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

La riedizione del libro, presentato lo scorso 8 marzo in occasione della Festa Internazionale della Donna, vede l'aggiunta di una nuova storia “da urlo”, quella del giornalista e scrittore Roberto Giardina, dal 1986 corrispondente dalla Germania per QN (Il Giorno, Il Resto del Carlino, La Nazione) e Italia Oggi, ma anche autore di saggistica e di narrativa.

“Siamo davvero felici di annunciare la prima ristampa di questo libro e la sua evoluzione in podcast, per riprendere il nostro tema fondamentale legato alla voce e al racconto diretto – spiega Morena Rossi, presidente dell'Associazione ‘Donne all'Ultimo Grido’ – le prime 500 copie sono andate esaurite in poco più di due mesi, segno che il tema è caldo e c'è voglia di ripartire e rialzarsi, di condividere esperienze positive che possano aiutarci a sentirci meno sole e meno soli. È ormai assodato che la pandemia abbia colpito soprattutto le donne, mi riferisco ai dati legati alla perdita del lavoro, ambito in cui le donne hanno pagato il prezzo più alto. Credo che in questo momento sia fondamentale per loro tirare fuori la voce perché possa essere di aiuto a chi ancora non l'ha trovata o semplicemente non è ancora riuscita a farla sentire, come in un passaparola di entusiasmo senza confini.”

Nell'urlo si ritrova la forza e l'energia per reagire e andare avanti: non urla di disperazione o di abbandono, quindi, ma di coraggio e di speranza, di resistenza e di rinascita. Facendo sentire la voce, urlando in modo costruttivo e sano, si lancia un messaggio di positività e di consapevolezza: al termine di ogni storia, infatti, un QRcode consente di accedere al file audio originale e ascoltare un inno o un motto che meglio rappresenta i protagonisti delle dieci storie, più una...

A introdurre le testimonianze, un importante studio della dottoressa Erica Villafranca coinvolta nel progetto al fine di delineare un quadro del momento storico attuale: dopo aver sottoposto le dieci donne al test di Luscher (che associa le emozioni ai colori), la psicologa “fotografa” e analizza la condizione psicologica e sociologica delle donne durante la pandemia.

Nel libro anche una ricca parte illustrativa realizzata dal collettivo femminile anonimo Ladiesis che ha ritratto le protagoniste delle dieci storie da urlo con lo stile originale e inconfondibile che caratterizza i loro interventi di Street Art in Italia: quelle Superdonne ritratte con la mitica “S” di Superman che sono diventate ormai un'icona per l'altra metà del cielo che non si arrende; Roberto Giardina sarà, invece, rappresentato dall'elaborazione grafica di una sua fotografia.

Per ricevere gratuitamente una copia del libro sarà sufficiente inviare un'e-mail a info@comites-dortmund.de

PER I 41 ALLIEVI IN FERMA PREFISSATA DELLE CAPITANERIE DI PORTO

Il giuramento all'Accademia Navale



LIVORNO – Venerdì 18 giugno in Accademia Navale quarantun frequentatori del XXI Corso allievi ufficiali in ferma prefissata (Corpo Capitanerie di Porto), hanno giurato

fedeltà alla Repubblica alla presenza del direttore dell'Impiego del personale della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto.

Gli allievi ufficiali hanno varcato per la prima volta il cancello dell'Istituto lo scorso aprile e, nel successivo periodo, hanno svolto un intenso percorso formativo

caratterizzato da attività professionali pratiche - come ad esempio la vela - da lezioni teoriche, attagliate per il corpo di appartenenza e da numerose attività sportive ed etico militari.

La cerimonia di venerdì si è svolta in forma statica nel pieno rispetto delle disposizioni governative in tema di prevenzione dalla diffusione del Covid-19, alla presenza del prefetto Paolo D'Attilio e dell'assessore Gianfranco Simoncini, oltre ad una stretta cerchia di parenti e amici più cari. L'evento, inoltre, è stato arricchito dalla lettura dei premi e delle borse di studio a favore degli allievi e degli ufficiali dei corsi normali che si sono particolarmente distinti nello scorso anno accademico.

Prima di pronunciare la formula del giuramento il comandante dell'Accademia Navale, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi ha ricordato ai giuranti quanto sarà importante nel loro prosieguo di carriera l'adesione spontanea e senza condizioni al patrimonio di tradizioni e valori della Marina Militare che l'Istituto - che quest'anno compie i 140 anni dalla sua fondazione - custodisce e trasferisce da sempre alle future classi di ufficiali

della Forza Armata.

Ecco l'elenco dei premiati:
Premio/Borsa Premiata in memoria dell'Ammiraglio M.O.V.M. Francesco Maria Mimbelli S.T.V. (CP) **Ciro BIANCO** - Fondazione “Ammiraglio M.O.V.M. Giuseppe Pietro La Marca” GM 1° A.C.A. (SM) **Cesare Torregiani** - in memoria del Capitano di Fregata M.O.V.M. **Vittorio Giannattasio G.M.** (SM) **Davide Ermo** - in memoria del Tenente di Vascello Medaglia d'Oro al Valore di Marina **Lorenzo Lazzareschi G.M.** 1° A.C.A. (SM) **Vincenzo Rocco** - in memoria del Contrammiraglio **Luciano de Savorgnan S.T.V.** (SM) **Marco De Palmis** - in memoria del Guardiamarina (SAN) **Marco Scarpantonio G.M.** (SAN) **Sofia Stella** - in memoria del 3° Tenente di Vascello (GN) **Marco Renzi G.M.** (GM-GN) **Paolo Curtolo** - Fondazione “Medaglia d'Oro della M.M.” (Banca d'Italia) **Allievo 2° Cl.** (SM) **Riccardo Famiglietti** - in memoria del Tenente di Vascello **Giancarlo Gautier Di Confiengo** - (Fondazione) **Allievo 2° Cl.** (CM) **Serena Albriuzo A.G.M.** 3° CL. (SM) **Manuel DE SIO**
Premio Presidenza Nazionale **A.N.M.I. A.G.M.** 3° Cl. (CP) **Alessandro Ulbar** - Premio A.N.M.I. in memoria della M.O.V.M. **Ammiraglio G. Birindelli (Sez. di PESCIA) A.G.M.** 3° Cl. (SM) **Angelo Suppa** - in memoria del Tenente di Vascello **Paolo Avezano Comes A.G.M.** (GM-AN)

Luciana Genovese - Fondazione “Pirro Liguori” **Allievo 2° Cl.** (GM-GN) **Bernardo Caprioli**; **Allievo 2° Cl.** (GM-INFR) **Marco Caravella**; **Allievo 2° Cl.** (GM-AN) **Antonio Caramia**; **A.G.M.** 3° Cl (GM-GN) **Marco Petolicchio**; **A.G.M.** 3° Cl (GM-INFR) **Cosimo Bonifacio**; **A.G.M.** 3° Cl (GM-AN) **Francesco Greco**; **G.M.** 1° A.C.A. (GM-AN) **Marco Gherardini** - in memoria della Signora **Gianna O. Pozzi Lusuardi Allievo 2° Cl.** (GM-AN) **Antonio Caramia**.



#SAVETHEDATE
[@fuds_delivery_drone](https://www.instagram.com/fuds_delivery_drone)



"INSIEME PER IL MAR MEDITERRANEO"

Progetto comune per togliere dieci tonnellate di plastiche

Protagonisti Marevivo, Tezenis, Garbage Group, Università Politecnica delle Marche ad Ancona e IRIS



ROMA – Recuperare 10.000 kg di rifiuti di plastica dal mare Mediterraneo e convertirne una parte in energia elettrica e calore in un'ottica di economia circolare: questo il duplice sfidante obiettivo che Marevivo in collaborazione con TEZENIS, noto brand del gruppo Calzedonia, si sono prefissati dando vita ad una partnership in nome della tutela del mare "Insieme per il Mar Mediterraneo".

I battelli ecologici "Pelikan" di Garbage Group pattuglieranno i porti, le coste e le foci dei fiumi per recuperare tonnellate di rifiuti di plastica, che rappresentano una grande minaccia per il Mar Mediterraneo e i suoi abitanti – sono 134 infatti le specie tra pesci, uccelli, tartarughe e mammiferi marini

che nel Mediterraneo sono vittime dell'ingestione di plastica. Una volta ingerita, infatti, l'animale può andare incontro a blocco dei tratti gastrointestinali, danni fisici e meccanici agli apparati respiratori e di locomozione.

Il progetto risparmierà alle nostre acque il corrispettivo in plastica di 1 milione di bottiglie ripulendo circa 240.000.000 metri quadri di mare.

L'iniziativa prevede inoltre attraverso un'attività sperimentale, la conversione di parte dei rifiuti recuperati in energia elettrica e calore grazie al dispositivo Green Plasma sviluppato da IRIS: questo sistema si basa sull'utilizzo della tecnologia di conversione termochimica che, grazie alle alte temperature raggiunte (fino a 5000°

gradi), consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Il gas viene quindi convertito in energia elettrica e calore: l'intero trattamento avviene in assenza di ossigeno, senza combustione, quindi i rifiuti non bruciano e non producono ceneri né emissioni nocive, consentendo di trasformare un rifiuto in una preziosa risorsa senza alcun ulteriore impatto negativo per l'ambiente.

L'ultimo passaggio prevede una fase di studio e analisi, al fine di fornire dati utili per la ricerca del settore. Il progetto verrà infatti supportato da uno studio scientifico svolto dal Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DiSVA) dell'Università Politecnica delle Marche ad Ancona, polo di studio Nazionale per queste tematiche, che procederà a condurre la caratterizzazione chimica dei rifiuti raccolti dal mare, la loro capacità di concentrare e trasportare contaminanti, gli impatti sugli organismi e sulla rete trofica. Inoltre lo studio analizzerà la resa energetica specifica per le diverse plastiche raccolte in mare, dal valore energetico dei singoli materiali sarà possibile definire il valore energetico di un'intera spiaggia da ripulire, introducendo un nuovo indicatore per i modelli di sostenibilità delle azioni di recupero ambientale.

Come attraversare un deserto

Riprendiamo dal sito istituzionale del GNL queste interessanti considerazioni dell'esperto Gavagnin sulla transizione in atto verso i carburanti ecologici e la realtà esistente sulle disponibilità di GNL.



Diego Gavagnin

Il G7 conclusosi pochi giorni fa ha confermato gli ambiziosi obiettivi che i Paesi democratici a economia di mercato si sono dati per il contenimento del cambiamento climatico al 2050. Cercando di interpretare il comunicato finale e anche le parole del premier Draghi, l'attenzione maggiore sembra essere stata data alla tappa intermedia del 2030.

E non può che essere così, in un approccio razionale. Dopodiché è difficile immaginare uno sviluppo tale dei nuovi vettori energetici, in primis il "tutto elettrico" o l'idrogeno, in grado di garantire gli obiettivi previsti da qui a nove anni. La stessa Commissione prevede che nel 2050 l'idrogeno coprirà non più di un quarto dei consumi energetici europei.

L'approccio pragmatico riguarda soprattutto i trasporti, il settore che certamente va aggredito per primo, perché grande è il suo peso proporzionale sul totale delle emissioni che vanno abbattute entro il 2030.

Ingenti sono gli incentivi che si prospettano a livello europeo per lo sviluppo dei nuovi vettori. C'è grande euforia. Poco chiaro chi e come qui in Italia "dirigerà il traffico", per evitare gli sprechi ai quali abbiamo assistito negli scorsi anni e che ancora paghiamo in bolletta per gli incentivi alle fonti rinnovabili, che avrebbero potuto avere lo stesso sviluppo con spese molto minori.

In ogni caso è più che mai necessario chiarire la distinzione tra incentivi e sussidi. Non possiamo immaginare la nuova economia "net zero" pagata a piè di lista. Attenzione al "dirigismo" statale, ha detto Draghi, se abbiamo

compreso le sue parole. E c'è chi ha parlato di "attraversata del deserto" per i prossimi anni.

Allora, pur senza abbandonare sogni, aspirazioni e previsioni razionali, la prima doccia di realtà che va fatta è proprio guardare come si sta muovendo il mercato, vedere e analizzare le libere scelte degli investitori privati, che per definizione non amano buttare via i soldi, come invece è molto più probabile faccia chi usa i soldi degli altri (i nostri) e non rischia di fallire.

Qui ci riferiamo alle imprese, soprattutto private di dimensione piccole e medie, che hanno scelto negli scorsi anni il GNL come combustibile per i trasporti marittimi e terrestri pesanti, oltre che per l'alimentazione di industrie e reti isolate, lontane dai gasdotti. Tutte, chi più chi meno, guardano anche all'elettrico, all'idrogeno, all'ammoniaca e quant'altro la ricerca scientifica e tecnologica riuscirà a mettere a disposizione in condizioni di prezzo e di logistica comparabili.

Nel frattempo armatori, trasportatori e distributori continuano ad ordinare navi a GNL, dove è in corso un vero boom, camion a GNL, a costruire stazioni di servizio e ad ingegnarsi come avere la materia prima, in Italia

ad esempio ancora non disponibile. Nel silenzio della "grande" stampa e della politica nazionale, negli scorsi giorni è entrato in attività il primo deposito costiero italiano di GNL, che però ha dovuto essere rifornito dalla Croazia.

Travolti dall'entusiasmo per il nuovo che avanza, il gas naturale è diventato una parolaccia. Anche a livello di istituzioni europee si contesta ora l'uso del metano per sostituire le centrali a carbone, pur non esistendo una alternativa credibile (a meno di un grande ritorno del nucleare). En passant, qualcuno segnalava giorni fa che i moduli fotovoltaici fatti in Cina, che dominano per prezzo il mercato mondiale, sfruttano la produzione elettrica da carbone...

Quelli che insistono ad investire nel GNL sono matti? No. Solo razionali. Qualsiasi siano le regolamentazioni dei prossimi anni, chiunque sarà il decisore non potrà non prendere atto che il primo candidato alle emissioni zero è proprio il metano liquido. Non solo perché è iniziata la corsa alla sua sostituzione con il bioGNL, con il gas sintetico (idrogeno più anidride carbonica) che permette di utilizzare le infrastrutture già in essere e l'uso delle celle a combustibile da GNL.

Più ancora di tutto questo cresce negli investitori la consapevolezza che chi sa fare e usare bene il GNL è sulla pista giusta per poi poterlo integrare o sostituire con tutto il resto. Non a caso le prime sperimentazioni dell'idrogeno più significative le troviamo nei paesi baltici e scandinavi, che scelsero il GNL come combustibile marittimo dieci anni fa.

Significativo il caso dell'azienda di gestione ambientale piemontese che dopo aver sperimentato per anni la raccolta dei rifiuti con i mezzi elettrici ha deciso di passare al GNL. È con questo approccio che si può anche attraversare il deserto.

Diego Gavagnin

Se il Green Deal ritarda...

ROMA – L'Italia è in ritardo rispetto al target di decarbonizzazione al 2030 che, ai ritmi attuali di realizzazione delle rinnovabili, non sarà colto. Lo sostiene lo studio "Il disegno del sistema autorizzativo per decarbonizzare e rilanciare gli investimenti" presentato in questi giorni da Elettricità Futura, la principale associazione delle imprese elettriche italiane realizzato in collaborazione con Althesys.

La nuova Direttiva europea Rinnovabili, che dovrebbe essere recepita entro la fine di questo mese, stabilisce il rispetto del limite di due anni per le procedure

degli impianti rinnovabili. Secondo l'indagine, però, il ritardo medio nel nostro Paese raggiunge quasi i 6 anni, che si vanno ad aggiungere ai 2 anni previsti dalla legge. Le imprese italiane sostengono inoltre i costi più alti d'Europa per ottenere l'autorizzazione di un impianto rinnovabile.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi del Green Deal avrebbe impatti molto negativi sul sistema energetico ed economico italiano, in termini di competitività delle imprese, qualità della vita, oneri per i consumatori, oltre che sull'ambiente e sulla salute. I benefici a rischio

sono stimati in circa 100 miliardi di euro al 2030, dati dall'insieme di ricadute dirette in Italia degli investimenti, dagli effetti netti sul sistema economico e dalla riduzione delle emissioni.

La molteplicità delle istituzioni coinvolte e la mancanza di un soggetto competente unico e centralizzato in grado di gestire interamente il procedimento genera un sistema farraginoso, complesso e stratificato, nel quale manca un adeguato coordinamento delle attività e un'unicità di indirizzo. Criticità che fanno sì che il 46% dei progetti presentati non venga realizzato.

DURANTE LA CERIMONIA A CAPO D'ORLANDO DI PALERMO

"Bandiera blu degli approdi" l'auspicio di Assomarinas

PALERMO – Il presidente di Assomarinas Roberto Perocchio è intervenuto, alla presenza dell'assessore al Territorio e Ambiente della Regione Sicilia Salvatore Cordaro e del sottosegretario al Ministero dei

Trasporti Giancarlo Cancellieri, alla cerimonia di innalzamento della Bandiera blu nel nuovissimo porto turistico di Capo d'Orlando per rilanciare le richieste di Confindustria Nautica, di cui Assomarinas fa parte,



Roberto Perocchio

di una celere attuazione delle norme del Codice della Nautica, in particolare con riferimento all'abilitazione semplificata per gli skipper del settore charter che contribuisce ad alimentare l'economia dei porti turistici.

Perocchio ha ribadito anche l'esigenza di tutelare l'affidamento dei buoni concessionari con la piena e generalizzata applicazione delle norme nazionali e regionali di estensione delle concessioni demaniali marittime al 2033, da far valere nei confronti della Commissione Europea, per garantire un sacrosanto periodo transitorio che tenga conto sia della crisi economica attraversata sin dal 2010 dalle strutture per la nautica che del periodo di blocco del turismo nautico internazionale legato al Covid.

Alla Regione Siciliana Assomarinas ha chiesto, inoltre, di dar corso rapidamente all'attuazione delle norme regionali che hanno giustamente istituito il "marina resort" anche in Sicilia e che hanno posto le basi per una regolamentazione del "boat and breakfast" per cogliere tutte le opportunità di occupazione offerte dal turismo nautico.

MAREVIVO IN AUDIZIONE SUL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

"L'innovazione tecnologica come mezzo per la transizione ecologica, non come fine"



Rosalba Giugni

ROMA – In occasione dell'audizione sul Decreto Semplificazioni alla Camera dei deputati, l'associazione Marevivo, rappresentata dal presidente Rosalba Giugni e dal vicepresidente Ferdinando Bero, ha sottolineato come il Decreto Semplificazioni "debba essere uno strumento che permetta di rimuovere

ogni ostacolo burocratico e di procedura per il raggiungimento degli obiettivi del PNRR di sostenibilità dei sistemi di produzione e consumo, attualmente non sostenibili".

Marevivo vuole sottolineare la sua preoccupazione sul provvedimento riguardo al silenzio-assenso che sicuramente darà una forte accelerazione alla realizzazione dei progetti, "ma rappresenta un enorme pericolo per la salvaguardia dei beni ambientali e paesaggistici, a meno che non si costituisca un esercito di esperti adeguatamente retribuiti che svolgano con serietà e competenza il difficile ruolo di scrutinatori dell'immenso lavoro da vagliare e da autorizzare. Marevivo ha inoltre evidenziato come l'attuale Decreto Semplificazioni risulti di difficile comprensione e presenti evidenti carenze e criticità".

Oltre a sottolineare la necessità di procedimenti più snelli, (sempre però nel pieno rispetto di tutte le norme

volte a preservare il patrimonio paesaggistico e ambientale del nostro Paese) e ad affrontare il tema delle modifiche alla VIA (Valutazione Impatto Ambientale), Marevivo ha evidenziato come nella Cabina di Regia per il PNRR, composta di elementi reclutati nei Ministeri, con prevalenti competenze giuridico-amministrative, manchi qualunque riferimento alla comunità scientifica che, invece, dovrebbe essere presente, soprattutto per quel che riguarda le competenze in campo ambientale e tecnologico: Il rischio, ha sottolineato l'Associazione, è quello di fare una transizione ecologica senza ecologia.

Marevivo ha evidenziato inoltre: 1 – Tavolo tecnico: Marevivo suggerisce di prevedere una rappresentanza del tavolo tecnico all'interno della Cabina di Regia, in modo da rappresentare le migliori competenze tecniche che, nell'ambito delle linee guida europee, vedono l'integrità di biodiversità ed ecosistemi come

trasversali (cross cutting) a tutti gli interventi.

2 – Gli audit: Gli audit finanziari si accertano della correttezza degli adempimenti burocratici, gli audit tecnici si accertano del raggiungimento degli obiettivi fattuali. Ogni azione di semplificazione deve azzerare la valutazione degli adempimenti e deve esaltare la valutazione del raggiungimento degli obiettivi. Si valutano gli adempimenti quando gli audit rilevano il non raggiungimento obiettivi. Ripetiamo ogni volta che gli obiettivi del PNRR non sono la realizzazione di opere per se, ma il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la modificazione radicale dei sistemi di produzione e consumo grazie ad opere che devono portare a impatti positivi sull'ambiente e sulla salute umana.

3 – Direzione della Soprintendenza speciale: Nell'attuale versione del Decreto, le funzioni di direttore della

Soprintendenza speciale sono svolte dal direttore della Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero, al quale spetta la retribuzione prevista dalla contrattazione collettiva nazionale per gli incarichi dirigenziali ad interim. Marevivo sottolinea la necessità di prevedere una soprintendenza unica che unisca paesaggio e patrimonio culturale con ambiente e patrimonio naturale. La direzione della soprintendenza speciale dovrebbe essere doppia, in modo da coprire completamente gli obiettivi di sostenibilità. Se queste figure non lavorano di concerto, potrebbero sorgere infatti conflitti nell'interpretazione dei risultati e incomprensioni reciproche, difficili da dirimere.



SUL PROGRAMMA DI RELAZIONI ISTITUZIONALI CON LA REGIONE TOSCANA

Anselmi incontra Confindustria

Per individuare, l'intesa con la Regione, una gerarchia di priorità condivise dal Lotto Zero alla superstrada



Nella foto (da dx): Uno scatto fotografico che ritrae il presidente Neri, il consigliere Anselmi e il direttore generale Paoletti durante l'incontro.

LVORNO – Gianni Anselmi, consigliere speciale del presidente della Regione Toscana Eugenio Giani per le aree di crisi complessa, ha incontrato gli imprenditori di Confindustria Livorno Massa

Carrara, presso la sede di via Roma. Numerosi gli imprenditori industriali presenti, insieme al loro presidente il cavaliere del lavoro Piero Neri accompagnato dai componenti del consiglio generale

al completo.

“L'obiettivo dell'incontro non è quello di rifare il solito elenco dei problemi - ha esordito il presidente Piero Neri - bensì di individuare un metodo di relazioni istituzionali

efficace ed innovativo. La nostra idea è quella di sperimentare una

modalità di relazioni istituzionali, che consenta di individuare, d'intesa con la Regione, una gerarchia di priorità condivise tali per cui, fissati gli obiettivi, si definisca una collaborazione per le istruttorie necessarie a concretizzarli. Notevoli perplessità sono state create dall'assenza nel PNRR di progetti riferiti alla costa toscana, fatta eccezione per la Darsena Europa. Ma se vogliamo arginare il deficit occupazionale che grava sui nostri territori - ha proseguito Neri - occorre puntare sul recupero delle attività manifatturiere ad alta intensità di manodopera. Questo obiettivo va di pari passo con il consolidamento delle attività industriali esistenti e l'attrazione di nuovi investitori, tenendo ben presente che questo duplice obiettivo, richiede che si risolvano una buona volta le annose questioni relative alle infrastrutture viarie e ferroviarie e quelle altrettanto pluriennali delle bonifiche delle aree industriali dismesse. I sistematici rinvii - come nel caso della Tirrenica e del Lotto Zero - rappresentano vincoli allo sviluppo che non possiamo continuare a tenere sospesi, rinviandone di volta in volta la soluzione”.

Il consigliere Anselmi, da parte sua, ha confermato la volontà di aggiornare il Piano Strategico per lo Sviluppo della Costa e delle Isole, unitamente al superamento delle criticità che hanno portato alla dichiarazione di Area di Crisi per Massa Carrara e Area di Crisi

CAROLI
Hotels

Complessa sia per Livorno che Piombino. Ha inoltre sottolineato la necessità di rilanciare l'area siderurgica di Piombino che rappresenta il secondo Polo Siderurgico italiano. Anselmi ha insistito molto sull'adeguamento delle infrastrutture dalla Tirrenica eterna incompiuta alla SS 398 per collegare il Porto di Piombino alle direttrici di traffico nazionale, così come ha ribadito con forza la necessità di adeguare i collegamenti ferroviari sia per la siderurgia che per il porto. Il Consigliere Regionale ha sottolineato la necessità di aggiornare gli Accordi di Programma per i territori costieri, con l'obiettivo di attualizzarne i contenuti rispetto alle esigenze del sistema produttivo della costa. “Non è necessario scrivere ulteriori documenti - ha concluso Anselmi - facciamo funzionare quelli esistenti”.

PER L'HUB DEI FORESTALI DEL PORTO DI LIVORNO

A nuovo l'uscita dal Varco Valessini



LIVORNO – Il porto dei forestali e delle merci varie ha ora una strada tutta nuova per il transito dei camion e mezzi in uscita dal Varco Valessini.

La strada presentava zone con diversi grado di ammaloramento che necessitavano di interventi di risanamento degli strati di fondazione e della strato superficiale in

conglomerato bituminoso. In circa un mese, la ditta Di Gabbia ha rimesso a nuovo questa importante arteria del porto commerciale. Gli interventi avviati per conto dell'AdSP hanno consentito l'eliminazione di avvallamenti, buche e fessurazioni anche profonde.

Sono dunque state ristabilite le condizioni di sicurezza della viabilità. Non solo. La carreggiata è stata inoltre allargata, passando dai precedenti 9 metri agli attuali 12. L'opera di ampliamento ha un duplice obiettivo: renderne più sicuro l'attraversamento e consentire l'eventuale realizzazione di una viabilità a doppio senso di circolazione nel caso in cui il Comune decidesse, come nelle previsioni, di ristrutturare il ponte di accesso al Varco Valessini, attualmente unica via di accesso al Varco Valessini.

Il costo dell'intervento è stato di € 149.930,00, di cui € 3.000,00 per oneri della sicurezza.

Promuovere sempre più la smart mobility e la transizione digitale tra le imprese del trasporto e della logistica

OCTO Telematics aderisce ad ALIS



Guido Grimaldi

ROMA – “Annunciamo con grande piacere l'adesione ad ALIS di OCTO Telematics, azienda leader nella fornitura di servizi telematici e soluzioni avanzate di analisi dei dati per il settore assicurativo e la mobilità intelligente, con la quale porteremo avanti importanti pro-

getti ed iniziative per promuovere sempre più la smart mobility e la transizione digitale tra le imprese del trasporto e della logistica”.

Il presidente di ALIS Guido Grimaldi comunica così l'adesione all'Associazione di OCTO, azienda nata nel 2002 con sede a Roma che, con oltre 5,5 milioni di utenti connessi, più di 100 partner e uffici a Roma, Milano, Londra, Madrid, Stoccarda, Boston e San Paolo, focalizzata nello sviluppo di innovative soluzioni tecnologiche che trasformano l'analisi dei Big Data dell'IoT in valore per il business.

“Condividiamo pienamente la visione di OCTO, ovvero quella di promuovere una migliore qualità di vita in un mondo sempre più connesso - prosegue il presidente di ALIS - e riteniamo che sia l'approccio giusto per immaginare un futuro sempre più smart in tutti i settori sociali ed economici, ma anche sempre più semplificato e sostenibile. Siamo quindi profon-

damente convinti che tale sinergia sarà intensa ed orientata non solo a promuovere strumenti telematici, ma anche e soprattutto contenuti concreti e specifici specialmente in tema di innovazione, sostenibilità ed internazionalizzazione delle imprese, come la stessa OCTO fa attraverso interessanti smart talks, newsletter e magazine online volti a diffondere una vera e propria cultura digitale”.

“Con l'ingresso in ALIS - dichiara Nicola Veratelli ceo di OCTO Group - prosegue la strategia di sviluppo di OCTO nel settore dell'autotrasporto, con soluzioni verticali per gli operatori in grado di contribuire alla maggiore sicurezza e alla riduzione dei costi di gestione. Siamo orgogliosi di essere protagonisti della profonda trasformazione che ALIS sta contribuendo a realizzare nel settore del trasporto merci e condividiamo l'obiettivo comune per una logistica integrata, efficiente e sostenibile”.

PS & SHIPPING TECH
PORT & SHIPPING TECH
XIII edizione

main conference
genoa shipping week

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickUtilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

fuels MOBILITY
La stazione di servizio del futuro

Hydrogen Energy
Summit&Expo

Dronitaly
Working with Drones
ConferenzaGNL

BolognaFiere 6/8 ottobre 2021

www.mirumir.it

IN UN WEBINAR TENUTO DA CONFINDUSTRIA LIVORNO-MASSA CARRARA

L'importanza della formazione per colmare il gap domanda-offerta

LIVORNO – Colmare il gap di competenze di giovani e meno giovani, creare un ponte tra le competenze delle big company e le PMI toscane per cogliere le sfide del cambiamento. Se ne è parlato in un webinar organizzato da Confindustria LIMS. Secondo le ultime previsioni del Sistema Informativo Excelsior-osservatorio realizzato da Unioncamere e dall'ANPAL, tra il 2021 e il 2025 il mercato del lavoro italiano potrebbe aver bisogno di 1,1-1,2 milioni di laureati e 1,3-1,4 milioni di diplomati, corrispondenti nel complesso ai due terzi del fabbisogno occupazionale del quinquennio, e di oltre un milione di lavoratori con qualifica professionale. Il confronto tra domanda e offerta di neo-laureati mostra per il quinquennio potenziali situazioni di carenza nell'offerta per l'indirizzo medico-sanitario e nei diversi ambiti STEM (Scienze, Tecnologia, Ingegneria e Matematica).

Il mismatch tra domanda e offerta di lavoro rimane uno dei grandi problemi irrisolti del mercato del lavoro e un freno alla crescita industriale, soprattutto alla luce dell'alto tasso di disoccupazione giovanile che segna nel 2020 a livello nazionale il 29,4% e in Toscana aumenta di tre punti rispetto al 2019, salendo al 26,2%. Preoccupanti i dati del territorio costiero, dove la disoccupazione giovanile nel 2020 raggiunge il 30,5% a Livorno e il 28,3% a Massa Carrara.

Queste le considerazioni che hanno spinto il Coordinamento Multinazionale e Grandi Imprese di Confindustria Livorno Massa Carrara a dedicare un

momento di confronto a tutti questi temi con il webinar "L'importanza della formazione nel colmare il gap tra domanda e offerta di lavoro".

"I modelli di business aziendale si stanno oggi evolvendo ad una velocità molto alta, spinti dalla trasformazione digitale e dalla transizione al verde - afferma Massimiliano Turci, vice presidente di Confindustria LI MS delegato al Coordinamento Multinazionale e Grandi Imprese. Tale evoluzione deve accompagnarsi allo sviluppo delle competenze. In un contesto simile, avere una pianificazione degli interventi formativi sotto forma di un piano architrave che abbracci più periodi dell'apprendimento, acquista un valore ancor più decisivo e riuscire a saperla gestire con azioni sinergiche tra aziende grandi, medie e piccole si rivela fondamentale".

Bernardino Papisogli Tacca, presidente del Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Livorno Massa Carrara, ha illustrato i risultati di una recente indagine condotta fra le imprese del territorio per identificare le professionalità tecniche ricercate. Esiti e prossimi progetti di BIG Academy, accademia toscana di alta formazione per il management, sono stati commentati da Paolo Ruggeri e Ludovica Fiaschi, rispettivamente presidente - oltre che vicepresidente di Nuovo Pignone, gruppo Baker Hughes - e direttrice dell'academy; mentre Matteo Bertolini, amministratore delegato di SIME srl, ha portato nella discussione la propria esperienza aziendale. Insieme a Cristina Greco, Consigliera del

Ministero dell'Istruzione, sono state esaminate le opportunità delle Fondazioni ITS, e l'esperienza concreta sul territorio è stata descritta da Ludovica Fiaschi, nella sua veste di presidente dell'ITS Prime per la meccanica e la meccatronica.

"L'indagine sui profili e sulle competenze tecniche ricercate delle aziende del territorio - ha sottolineato Bernardino Papisogli Tacca - rientra nelle molteplici attività che il Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Livorno Massa Carrara sta portando avanti nel campo dell'education.

"Il paradosso che emerge nel mondo del lavoro è che abbiamo un tasso di disoccupazione giovanile decisamente elevato, ed allo stesso tempo molte imprese non trovano i tecnici specializzati di cui avrebbero bisogno. Occorre dunque far incontrare questi mondi per ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di competenze. La formazione ITS si pone proprio questo obiettivo", ha aggiunto la dirigente scolastica, già assessora regionale, Cristina Greco, nominata consigliera del ministro dell'Istruzione Bianchi del Governo Draghi.

BIG Academy - nuova realtà creata in Toscana da Baker Hughes Nuovo Pignone, El.En. Group, Kme, Leonardo e Thales insieme all'Università di Firenze e la Fondazione Cr Firenze - è la prima Business Academy che riunisce le competenze dell'Impresa, dell'Università e della Pubblica Amministrazione per potenziare le competenze dei Manager del futuro, delle PMI e delle Grandi Imprese.

CON IL VETTORE AIR DOLOMITI

Al via il collegamento aereo Forlì - Monaco di Baviera



FORLÌ – È atterrato, nella mattinata di lunedì scorso all'aeroporto Luigi Ridolfi, il primo volo di Air Dolomiti, la compagnia aerea italiana del Gruppo Lufthansa.

L'aereo, un Embraer 195, partito da Monaco di Baviera alle ore 07:50, è arrivato puntuale a Forlì alle ore 9:00.

Per inaugurare la nuova rotta l'aeroporto ha voluto ricevere Air Dolomiti e il suo equipaggio con

la tradizionale cerimonia dell'arco d'acqua ("water arch") accogliendo il velivolo sotto i pennacchi d'acqua creati dai veicoli antincendio.

Dal cuore della Romagna, terra di mare, colline e meravigliose città medievali, alla capitale della Baviera che ospita musei e bellissimi edifici storici: Air Dolomiti propone il collegamento tra le due aree offrendo poi ai passeggeri un'ampia scelta fra le prosecu-

zioni internazionali del network Lufthansa.

La Compagnia opera, in codeshare con Lufthansa, due frequenze settimanali (il lunedì e venerdì).

Di seguito l'operativo voli con gli orari attualmente attivi per i mesi di giugno, luglio e agosto:

Monaco di Baviera - Forlì: EN8318 Monaco - Forlì 07:50 - 09:00 lunedì, venerdì.

Forlì - Monaco di Baviera: EN8319 Forlì - Monaco 09:40 - 10:50 lunedì, venerdì.

"La partenza dei voli da Forlì sull'hub di Monaco di Baviera è un altro passo verso il ritorno alle normali operazioni che amplia la nostra offerta e garantisce a chi viaggia un ventaglio di alternative sempre più composto ed efficiente" - afferma Joerg Eberhard presidente & ceo di Air Dolomiti.

"F.A. s.r.l. ringrazia Air Dolomiti per la fiducia manifestata nei confronti del nostro aeroporto - dichiara Giuseppe Silvestrini presidente di F.A. srl - permettendo di collegare l'intera Romagna al mondo attraverso l'hub di Monaco di Baviera. La Romagna e la Baviera sono due paesi da sempre turisticamente vicini".

I VINCITORI DELLE PROVE NELLE VARIE CLASSI CHE HANNO DISPUTATO IN MARE

Vela e tanta passione nelle regate di Viareggio

VIAREGGIO – Grazie alla vittoria nella regata d'apertura e a parziali regolari, è ancora una volta Enrico Passoni (Lni Anzio; 15 punti, 1,5,7,6,3 i parziali) ad aggiudicarsi il Campionato Nazionale Master Finn e il Trofeo Sergio Masserotti riservato al primo Timoniere italiano della classifica generale Master. È questa la sintesi delle regate viareggine dello yacht club locale, che hanno visto una eccellente partecipazione.

L'esperto timoniere romano Passoni, oltre al titolo assoluto e al Trofeo, si è aggiudicato anche la vittoria nella Categoria Gran Gran Master (over 60).

Sul podio, in seconda posizione ma ex aequo (15 punti), il compagno di Circolo Francesco Cinque (2,7,2,21,4) che ha preceduto l'anconetano Roberto Strappati (LNI Ancona, 29,5 punti; 13,12,21,3,2).

Dopo cinque impegnative regate disputate nelle acque viareggine da sessanta titolati equipaggi della Classe Finn, si è, infatti, concluso il Campionato Nazionale Master Finn - Trofeo Sergio Masserotti, la Regata Nazionale valida anche come 4° ed ultima tappa della Coppa Italia 2021 e per la Ranking Fiv organizzata, su delega della FIV, dal Club Nautico Versilia, dalla Società Velica Viareggina e dal Comitato Circoli Velici Versiliesi, con il prezioso supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio, della Icare, della Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca e dei Circoli Velici locali, CVTL Puccini e LNI Vg.

Ottimo come sempre il lavoro svolto dal Comitato delle Proteste, presieduto da Claudio Uras con Silvio Dell'Innocenti, Valentina Anguillesi, Riccardo Incerti e Matteo Chimenti, e dal Comitato di Regata composto dal presidente Salvatore De Caro e da Giuseppe Tezel, Mario Lupinelli, Beatrice Bolletti, Benito Franco Manganelli, Stefano Giusti e Anna Giacomello.

Venerdì i sessanta equipaggi in rappresentanza di cinque Nazioni (Austria, Bahamas, Turchia, Ucraina e Italia) hanno disputato due prove caratterizzate da vento tra i 5 e gli 8 nodi, condizioni molto difficili e caldo intenso che ha messo a dura prova la Flotta. Al termine, i vincitori delle singole prove, l'austriaco Michael Gubi (5-1) e il romano più volte campione italiano Master Finn Enrico Passoni (1-5) si sono portati al comando della classifica provvisoria, ex aequo a 6 punti. La giornata si è conclusa con la gradita Cena di Benvenuto per gli equipaggi organizzata



Nella foto (da dx): Strappati, Cinque, Passoni, Scacciati, Dazzi e Kolic.

sulla terrazza del Ristorante del Club Nautico Versilia.

Sabato, invece, dopo una prima regata annullata per mancanza di vento, è stata data una nuova partenza. Caldo estivo e vento debole hanno caratterizzato la prova ridotta dopo tre lati, con vento sui 2/3 nodi in calo da 270°. La vittoria è andata a Lorenzo Tesi (Y C Adriaco). Franco Cinque con 11 punti (2,7,2) si è portato al comando della classifica provvisoria stilata dopo le prime tre regate, seguito dal compagno di circolo Enrico Passoni (13 punti; 1,5,7) e dall'austriaco Michael Gubi (24 punti; 5,1,18).

Domenica, infine, sono state disputate altre due regate: la prima, ridotta, è stata vinta dall'austriaco Michael Gubi, mentre la seconda dal romano Marco Buglielli (CdV Roma).

Nel corso della cerimonia conclusiva, svoltasi, presso le sale del Club Nautico Versilia nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di Covid-19, alla presenza del Segretario e Direttore Sportivo del CNV Muzio Scacciati, del Presidente del Comitato II Zona Fiv Andrea Leonardi, dell'assessore allo Sport del Comune di Viareggio Rodolfo Salemi, del Presidente della Icare Viareggio Moreno Pagnini, del II Capo Pablo Carrelli della Capitaneria di Porto di Viareggio, del Presidente della Classe Finn Marko Kolic e del Delegato II Zona Classe Finn Franco Dazzi, è stata espressa da parte di tutti i partecipanti e degli Organizzatori soddisfazione per la riuscita della manifestazione.

Dopo aver ringraziato tutti i partecipanti, il Comitato di Regata e di Proteste, Italo Bertacca per i gadgets ai concorrenti, lo Yacht Club Versilia per aver contribuito all'assistenza in mare, e tutti coloro che hanno lavorato a terra e in mare per la buona riuscita dell'evento (fra loro

anche la coppia di regatanti austriaci Gerhard Weinreich e Tina Sperl), sono stati premiati il primo classificato legend (over 70, nati nel 1950 e anni precedenti) Bruno Catalan (Soc. Triestina Vela), il primo classificato Grand Master (over 60, nati dal 1951 al 1960) Enrico Passoni, il primo classificato Grand Master (over 50, nati dal 1961 al 1970) Ferdinando Colaninno (YC Gaeta), e il primo classificato Master (over 40, nati dal 1971 al 1980) Roberto Strappati (LNI Ancona).

Per la tappa della Coppa Italia 2021, invece, sono stati premiati Tina Sperl come vincitrice della classifica femminile, lo juniores (U23) Pierpaolo Bonazzelli (CN Fanese Viviani) e i primi tre timonieri della classifica assoluta Francesco Cinque (LNI Anzio), Enrico Passoni e il vincitore Michael Gubi.

Ed infine, per il Campionato Nazionale Master Finn - Trofeo Sergio Masserotti sono stati premiati i primi cinque timonieri della classifica generale Master Bruno Catalan 5°, Ferdinando Colaninno 4°, Roberto Strappati 3°, Francesco Cinque 2° ed Enrico Passoni al quale è andato anche il Trofeo Challenge Sergio Masserotti.

"La partecipazione a questa manifestazione è stata un vero successo - ha commentato il presidente Classe Finn Marko Kolic eletto lo scorso novembre dall'assemblea di Classe che ha anche confermato Gino Bucciarelli rappresentante dei Master e nominato Andrea Lino nuovo Segretario - Ottima l'organizzazione e l'ospitalità, perfetta la cena sulla terrazza del Club Nautico Versilia. Purtroppo, il vento non è stato quello solito per Viareggio e ha condizionato le regate. Possiamo comunque ritenerci soddisfatti".

Classifiche, immagini e notizie sul sito del CNV e sulla pagina Facebook Club Nautico Versilia Asd.

DAL CANTIERE VIAREGGINO DEL GRUPPO

"Grande Trideck" Azimut secondo esemplare varato



VIAREGGIO – A solo poche settimane dalla consegna della prima unità della nuova ammiraglia della Collezione Grande, avvenuta lo scorso maggio durante il Gran Premio di FI di Montecatini, Azimut Yachts ha varato all'interno del cantiere di Viareggio la seconda unità di Azimut Grande Trideck, primo yacht a tre ponti costruito da Azimut Yachts e simbolo delle capacità di innovazione del brand.

Con una stazza lorda sotto le 300 GT, Azimut Grande Trideck propone un layout rivoluzionario - sottolinea il cantiere - un rapporto più stretto con il mare e uno stile di vita a bordo meno formale. Grande Trideck è infatti "three decks + One" perché il Cantiere, in collaborazione con il designer degli esterni Alberto Mancini,

ha aggiunto un ponte in più rispetto ai tre tradizionali che completa gli spazi conviviali di poppa creando uno spettacolare effetto di terrazze a cascata dal Sun Deck fino al mare. Questo nuovo elemento porta con sé, inoltre, una beach area a tutta altezza e trasforma il tradizionale pozzetto in un private patio (o in un patio privato?) dove i montanti, in un gioco di vuoti e pieni, aumentano la sensazione di contatto con la natura.

Gli ampi spazi interni devono l'eleganza del loro design ad Achille Salvagni, che ha portato il suo stile caratteristico, contraddistinto da un'atmosfera di benessere raffinato, a bordo del Trideck - aggiungendo però una nota d'informalità. Il designer ha abbracciato in pieno la causa

del cantiere: offrire al mercato una proposta inedita che ridefinisca il ruolo degli spazi, attribuendo nuove funzionalità agli ambienti di bordo che sono ora strettamente connessi con le aree esterne, diventando di fatto le une un'estensione delle altre, in un continuum armonico.

In aggiunta a un design accattivante e ad accoglienti aree living, l'Azimut Grande Trideck vanta un'architettura navale all'avanguardia - scrive ancora il cantiere - con una carena D2P® (Displacement Planing) di seconda generazione, progettata per una navigazione confortevole e una notevole efficienza di consumi da Pierluigi Ausonio di Studio P.L.A.N.A. in collaborazione con il dipartimento Ricerca & Sviluppo di Azimut Benetti. Tra gli altri fattori che contribuiscono alla sua eccezionale tenuta di rotta ci sono l'uso estensivo della fibra di carbonio per laminare la sovrastruttura, così come le pinne stabilizzatrici di CMC Marine, integrate perfettamente con gli altri sistemi di bordo grazie software Argo sviluppato dalla stessa azienda.

Grande Trideck ha una duplice opzione per la motorizzazione, con due MTU da 2400 o 2600 cv l'uno. In fase di test il primo esemplare, equipaggiato con un motore da 2600 cc, ha fatto registrare una velocità massima di 24 nodi, per un'autonomia di 700 miglia nautiche a 19 nodi che sale a 1700 miglia con velocità di crociera a 12 nodi.

120th Anniversary

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Ro/Ro, Confitarma

Raggio Guido Grimaldi, e il direttore generale Luca Sisto.

“La flotta italiana di traghetti Ro/Ro - ha evidenziato Guido Grimaldi - è la prima, per capacità e numero di unità, nel ranking mondiale e per lo più è impiegata nel cabotaggio marittimo e sulle Autostrade del Mare. La nostra flotta e i nostri armatori durante tutta la pandemia, dall'8 marzo 2020 ad oggi, non hanno mai cessato la loro attività continuando ad offrire servizi per le isole maggiori e minori, garantendo la continuità territoriale, permettendo quindi l'approvvigionamento di beni di prima necessità ma soprattutto di apparati sanitari e di medicinali”.

In merito alle due proposte di legge “non possiamo che non essere d'accordo circa il criterio espresso della solvibilità dell'armatore europeo che acquisisce il contratto di servizio pubblico, in quanto quest'ultimo deve garantirne il rispetto nella forma e nel contenuto in ogni sua parte; come non possiamo non condividere la possibilità di inserire gli stakeholder nella conferenza dei servizi al fine di avere sempre un loro costruttivo, utile e necessario contributo, visto che questi ultimi rappresentano il mercato”. “In merito all'impiego di navi non superiori ai 18 anni di età, riportato da entrambe le proposte di legge - ha aggiunto Guido Grimaldi - è opportuno ricordare che ancora oggi, vengono impiegate in Sardegna navi di età superiore ai 50 anni. Confitarma suggerisce quindi il limite di 25 anni di età per le navi impiegate sulle linee in convenzione. In particolare, le navi tra i 20 ed i 25 anni di età potrebbero presentare un certificato di idoneità rilasciato dal Port State Control o da un ente di certificazione internazionale.

“Oggi - ha evidenziato Guido Grimaldi - il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, seppur in ritardo ha predisposto dei bandi per i quali sono stati già identificati degli aggiudicatari come, ad esempio, nel caso delle linee per le Tremiti e la Napoli-Cagliari-Palermo, mentre per altre linee dai bandi non si è giunti all'aggiudicazione, come

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

per la Genova- Porto Torres, o addirittura la gara è andata deserta, come per la Civitavecchia-Cagliari-Arbatraz”.

Secondo Confitarma, alcuni requisiti dei bandi come la frequenza o la velocità richieste talune volte risultano non necessari, eccessivi e addirittura in contraddizione con l'agenda nazionale ed europea in tema di sostenibilità e riduzione delle emissioni di CO₂. “Si va addirittura nella direzione opposta - ha affermato Guido Grimaldi - in quanto si richiedono agli armatori frequenze giornaliere su linee in cui potrebbe bastare un servizio tri settimanale”.

Anche per quanto riguarda la velocità di crociera, che su diversi bandi è richiesta pari a circa 22 knts, secondo Confitarma, si verrebbe a determinare un aumento di costo e un aumento più che proporzionale di emissioni nocive, mentre queste linee potrebbero essere servite anche con una velocità pari a non più di 19,5 knts.

Concludendo, Guido Grimaldi ha richiamato l'attenzione della IX Commissione sul fatto che “grazie al lavoro svolto dagli armatori italiani, il mercato non solo non è fallito ma, a differenza del passato, le linee Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia, sono state tutte garantite, servite in libero mercato e senza alcun contributo dello Stato. Ciò ha consentito un risparmio di circa 45 milioni di euro all'anno a fronte dei precedenti 72 milioni di euro all'anno, erogati a favore di un solo operatore”. “Quest'enorme risparmio - secondo Confitarma - dovrebbe essere reinvestito in un modello misto per la continuità territoriale supportando gli autotrasportatori sardi o coloro che lavorano per la Sardegna attraverso contributi pari a 100 euro a camion imbarcato.

Il direttore generale Luca Sisto ha colto l'occasione per richiamare anche l'attenzione sull'importante ruolo svolto dalla flotta italiana dedicata ai traffici di cabotaggio di merci, in particolare di prodotti energetici, che contribuiscono ad assicurare la continuità “energetica” delle popolazioni e delle attività industriali isolate. “Questi servizi, a seguito della liberalizzazione operata a livello comunitario, da tempo sono esposti alla concorrenza di operatori esteri che spesso usufruiscono di vantaggi economici e operativi concessi dai rispettivi paesi. Tale situazione, sta mettendo in seria crisi la competitività delle imprese italiane del settore dell'approvvigionamento energetico che rappresenta un asset strategico importante per il Paese”. “Occorre quindi - ha concluso Luca Sisto - che il legislatore apra al più presto una riflessione sul tema al fine di identificare gli strumenti più adatti, ad esempio in Francia una quota di questi traffici è riservata agli operatori nazionali, per affrontare la situazione”.

L'onorevole Raffaella Paita, ha rassicurato Confitarma circa il suo impegno e quello della Commissione da lei presieduta ad affrontare il tema della strategia “energetica” del Paese.

La cantieristica nautica resiste

perata la pandemia”. Lo dichiarano Antonio Solinas, ad del Financial Advisory di Deloitte, e Tommaso Nastasi, partner Deloitte, presentando un'anticipazione del report dedicato al mondo della nautica.

“Dal report è emerso - proseguono Solinas e Nastasi anticipando parte del Boating Market Monitor, condotto annualmente dal network sul mercato - che la cantieristica nautica italiana ha rilevato un valore della produzione complessivo pari a 2,8 miliardi di euro, registrando una crescita media del 12,7% (CAGR 2014-19) con un mix industriale maggiormente focalizzato sulle imbarcazioni a motore medio-grandi (che rappresentano il 90% della produzione nazionale). Per i cantieri nautici nel nostro Paese l'export costituisce il principale canale di sbocco, con una quota pari all'86% della produzione nazionale, mentre anche per il 2021 è confermata la leadership a livello mondiale nel settore dei superyacht, con 407 yacht in costruzione su un totale di 821 a livello internazionale”.

Solinas e Nastasi commentano anche gli ultimi sviluppi per l'intero comparto alla luce della pandemia scoppiata all'inizio del 2020: “L'anno scorso il mercato globale della nautica da diporto ha registrato una crescita dell'1-2% a fronte di un calo medio del 20% del comparto allargato di tutti i beni di lusso. La catena produttiva ha avuto alcuni rallentamenti a causa del lockdown, che in prospettiva potrebbe determinare qualche ritardo di consegna, ma complessivamente la domanda di mercato ha registrato una forte espansione a livello internazionale, rilevando un outlook positivo per i prossimi anni. In più è stato registrato durante il periodo 2020-2021 l'aumento della domanda globale di “yachting charter & brokerage” e le previsioni per il prossimo anno mostrano una crescita attesa del 5-7% in vista del prossimo quinquennio”.

Dal report presentato emerge che il mercato globale retail delle nuove imbarcazioni da diporto vale quasi 25 miliardi di euro, con un livello di crescita nominale pari all'11% rispetto all'anno precedente (+8% circa crescita reale). Invece il segmento delle imbarcazioni a motore vale quasi il 90% dell'intero mercato, con un incremento trainato principalmente dal segmento “outboard”, mentre il segmento delle imbarcazioni a vela ha registrato un'accelerazione di performance a fronte di una espansione della domanda primaria di mercato (+2% di quota di mercato nel corso degli ultimi anni). Come già rilevato in passato, in termini geografici, il Nord America rappresenta la principale area geografica di sbocco con una quota del 45%, mentre l'Europa rappresenta quasi il 21% del mercato mondiale.

Formazione nelle imprese: workshop e progetti a Livorno



Luciano Guerrieri

LIVORNO - Due giorni fa, giovedì 24, nei locali del terminal crociera dalle 9 alle 14 è stato presentato il piano di intervento formativo per le imprese portuali adottato dall'AdSP del Tirreno Settentrionale. L'iniziativa è stata

anche un'occasione per aprire un dibattito e un momento di confronto, con il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Assoporti, le AdSP nazionali, il Ministero del Lavoro e Politiche Sociali - Agenzia ANPAL e le Regioni, per condividere le modalità da seguire per progettare, programmare, finanziare e rendicontare la formazione professionale dei lavoratori ai sensi dell'art. 8 comma-3bis della Legge 94/1994, strutturando “Linee Guida” in accordo con le procedure di gestione dei finanziamenti regionali, nazionali ed europei, dedicati alla formazione continua per i lavoratori dei porti.

Il seminario è stato anche focalizzato sulla presentazione del “Piano di intervento formativo” messo a sistema dall'AdSP del Mar Tirreno

Settentrionale che lo sperimenterà, come progetto pilota.

Lavori sono stati aperti dal segretario generale dell'AdSP Massimo Provinciali, e si sono svolti per tutta la mattinata attraverso gli interventi dei relatori. Presenti tra gli altri, l'assessore regionale all'istruzione Alessandra Nardini, il segretario generale di Assoporti Oliviero Giannotti e Maria Cristina Farina (Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo). Ha chiuso il seminario il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. Nel corso del workshop sono stati anche sottoscritti due protocolli, uno con il Comune di Livorno e uno con Confindustria Livorno e Massa Carrara, nell'ambito della Rete forMare Toscana.

DI CATERINA (ALIS) IN AUDIZIONE ALLA IX COMMISSIONE CAMERA

Continuità territoriale su Sardegna

L'associazione punta a garantirla e a sviluppare le economie insulari nella direzione della sostenibilità e della competitività



Marcello Di Caterina

ROMA - “ALIS pone da sempre tra i propri obiettivi la continuità territoriale con le isole e lo sviluppo delle economie insulari nella direzione della sostenibilità ambientale e della competitività delle imprese italiane nel pieno rispetto dei principi di libera concorrenza. Oggi abbiamo avuto l'opportunità di confrontarci, ancora una volta, con la Commissione Trasporti della Camera e, per questo, ringraziamo la presidente Paita e tutti i componenti per il coinvolgimento”.

Così il vicepresidente e direttore generale di ALIS Marcello Di Caterina è intervenuto in audizione pres-

so la IX Commissione alla Camera dei Deputati su due proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna.

“Le compagnie armatoriali aderenti al cluster ALIS hanno fatto risparmiare al Governo circa 45 milioni di euro all'anno a fronte dei precedenti 72 che venivano erogati a favore di un solo operatore, ed è per tale ragione - aggiunge Marcello Di Caterina - che anche oggi l'Associazione ha esplicitamente chiesto al Parlamento di lavorare insieme all'Esecutivo per favorire un reinvestimento delle somme risparmiate in un modello misto per la continuità territoriale che punti a concedere contributi pari a 100€ a camion imbarcato ed eventualmente ad impiegare una parte di questo importante risparmio a supporto di autotrasportatori, cittadini sardi, Forze dell'ordine, operatori medici e sanitari o altre eventuali categorie in difficoltà”.

“ALIS ha esaminato tutti i bandi di gara predisposti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ritenendo che alcuni requisiti previsti, come la frequenza o la velocità richieste, non siano necessari e, soprattutto, non vada-

no nella direzione auspicata dalla nostra Associazione e dalle agende governative mondiali sul tema della sostenibilità e, quindi, della riduzione delle emissioni di CO₂. Su diversi bandi è infatti richiesta una velocità di crociera pari a circa 22 knts, che ci risulta estremamente elevata e che determina un aumento più che proporzionale di emissioni nocive quando, a nostro avviso, queste linee potrebbero essere servite anche a non più di 19,5 knts, il che anche in questo caso rappresenta un inutile ed immotivato aumento di costo e di emissioni per il nostro Paese”.

“Durante tutta la pandemia - ha concluso Di Caterina - i nostri associati che operano nel settore marittimo non hanno mai cessato la loro attività continuando ad offrire servizi per le isole maggiori e minori e permettendo quindi l'approvvigionamento di beni di prima necessità ma soprattutto di apparati sanitari e di medicinali. Auspichiamo pertanto un intervento istituzionale a supporto delle imprese e dei cittadini al fine di aiutare tanto la continuità territoriale quanto il settore turistico e in generale l'intera economia di un territorio strategico per il nostro Paese come è appunto la Sardegna”.

GNV: nuova struttura Sales dedicata alle agenzie di viaggio

Due nuovi team dedicati alle Agenzie del Mercato Italia e Albania e dei Mercati Esteri



GENOVA - GNV riparte dalle agenzie di viaggio e presenta la nuova struttura vendite della compagnia: Alessio Macrì, già retail sales and support manager, è ora Italy & Albania Sales Coordinator, e gestisce la rete vendita di Italia e Albania, mentre Tania Carpentier, già responsabile commerciale di GNV per Francia e Belgio, rientra in azienda per coordinare e gestire i mercati esteri.

La gestione dell'intera struttura è affidata a Matteo Della Valle, nuovo passengers sales and marketing staff director della compagnia, che ha creato i due nuovi uffici in cui confluiscono le unità di Assistenza Vendite e GruppiTO: i due nuovi Team, dedicati rispettivamente al Mercato Italia e Albania (assistenza vendite@gnv.it) e ai Mercati Esteri (salesupport@gnv.it), hanno ampliato le proprie responsabilità tra

cui l'analisi e il monitoraggio delle vendite, le formazioni e l'assistenza alla rete di vendita, il supporto all'utilizzo dei sistemi di prenotazione, la gestione e prenotazione di Gruppi e Tour Operator, l'Help Desk di 1° livello e molte altre azioni di gestione e supporto alle agenzie di viaggio.

Le agenzie di viaggio avranno così a disposizione un unico punto di contatto aziendale, al fine di coordinare più rapidamente ed efficacemente la migliore soluzione a ciascuna problematica, contribuendo a rafforzare ulteriormente la relazione con il trade e l'attività di vendita dei servizi.

GNV rafforza in questo modo il team commerciale, dedicando ulteriori risorse allo sviluppo delle relazioni con il settore trade, canale strategico per i futuri sviluppi della Compagnia.

Tra le azioni messe in campo

dalla Compagnia c'è l'apertura delle vendite fino al 31 marzo 2022, in modo da permettere alle agenzie di viaggio di poter posizionare il prodotto in un lasso di tempo più ampio con una maggiore programmazione delle attività.

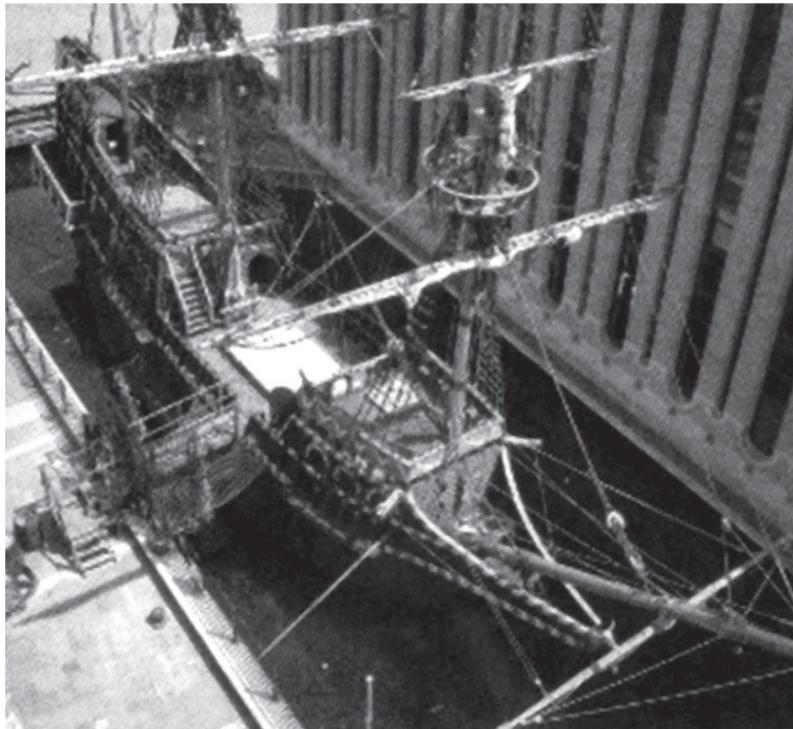
GNV ha inoltre rilanciato ad aprile il programma dedicato alle agenzie di viaggio “Chi vuol essere banconista?": ogni mese le agenzie di viaggio registrate parteciperanno a un quiz di sei domande legate al prodotto GNV, alla cultura e alle tradizioni del Mediterraneo; ogni tre risposte esatte i partecipanti riceveranno, in modalità Instant Win, un premio che consiste in buoni Amazon del valore di 10€, 20€ o 50€, mentre coloro che totalizzeranno sei risposte esatte avranno accesso all'estrazione di un premio mensile, ovvero uno smartphone di ultima generazione 5G, oltre ad accedere al maxi premio finale, che consiste in uno Scooter 125 cc.

La Compagnia continua a investire in termini di miglioramento del servizio, ottimizzazione e incremento della capacità: nei primi 6 mesi del 2021 GNV ha annunciato l'apertura della linea Civitavecchia-Olbia, ha lanciato 5 nuovi collegamenti nelle Isole Baleari e ha comunicato l'entrata in flotta di 4 nuove unità, tra cui la GNV BRIDGE, una ro-pax di nuova costruzione e di ultima generazione.

-- ALL'INTERNO --	
Investire sulla modernità ad alto valore aggiunto.	a pag. 4
Il giuramento all'Accademia Navale.	a pag. 4
LIBRI RICEVUTI - “UN URLO CI SALVERÀ”.	a pag. 4
Progetto comune per togliere dieci tonnellate di plastiche.	a pag. 5
Se il Green Deal ritarda...	a pag. 5
“L'innovazione tecnologica come mezzo per la transizione ecologica, non come fine”.	a pag. 5
Come attraversare un deserto.	a pag. 5
“Bandiera blu degli approdi” l'auspicio di Assomarinas.	a pag. 5
Anselmi incontra Confindustria.	a pag. 6
A nuovo l'uscita dal Varco Valessini.	a pag. 6
OCTO Telematics aderisce ad ALIS.	a pag. 6
L'importanza della formazione per colmare il gap domanda-offerta.	a pag. 7
“Grande Trideck” Azimut secondo esemplare varato.	a pag. 7
Al via il collegamento aereo Forlì-Monaco di Baviera.	a pag. 7
Vela e tanta passione nelle regate di Viareggio.	a pag. 7
Formazione nelle imprese: workshop e progetti a Livorno.	a pag. 8
Continuità territoriale su Sardegna.	a pag. 8
GNV: nuova struttura Sales dedicata alle Agenzie di Viaggio.	a pag. 8
Il passato che non interessa più?	a pag. 9
I grandi yacht e le loro bandiere.	a pag. 9
Volare all'estero per le vacanze estive, e i rischi.	a pag. 9
Ambiente e vecchie carrette.	a pag. 9

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

Il passato che non interessa più?



Ci scrive un appassionato livornese di modellismo navale del passato, in relazione a una recente lettera apparsa su queste colonne:

La proposta che avete pubblicato del lettore Roberto Gennaro Caruso di mobilitare gli appassionati di storia livornese per ricostruire un galeone mediceo non sembra aver avuto seguito, almeno sulle vostre colonne. È morta lì? Sarebbe un peccato...

*

Come avevamo scritto a commento della proposta, non è la prima volta che un gruppo di appassionati porta avanti una proposta simile. Si arrivò anche, una decina di anni fa, ad avere l'autorevole adesione di un club di servizio che aveva identificato il luogo dove costruire il galeone, sulla base di disegni originali del Dudley, un ammiraglio-progettista dell'era medicea. Ma non si è mai andati avanti. Oggi ci sarebbe anche la certa disponibilità dell'ammiraglio Cristiano Bettini, livornese, che sulle costruzioni di vascelli è tra i più grandi esperti in assoluto ed ha pubblicato ben tre libri in materia. Ma a quanto pare a nessuno interessa. Ed è un peccato perché in Gran Bretagna hanno ricostruito la "Golden Hind", ovvero nave di Drake del 1577 (vedi foto, conservata in un bacino) in Grecia una trireme, in Svezia un drakkar vichingo, eccetera. Appassionati, se ci siete battete un colpo...

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.

Volare all'estero per le vacanze estive, e i rischi



Un pensionato del porto di Messina, R.B., che vorrebbe andare in vacanza con la moglie alle Maldive grazie a una interessante offerta promozionale, ci chiede:

Premesso che preferirei fare una bella crociera mediterranea in nave, un mondo che conosco meglio, ho dovuto cedere a mia moglie che è stata convinta dall'agenzia di viaggi su un'offerta per le Maldive che sembra in effetti allettante. Però ho letto che in alcuni casi viaggi aerei del genere hanno avuto complicazioni per il ritorno, con giorni e giorni di bivacchi in aeroporto causa interruzioni dei charter per la pandemia o altro. E non mi piacerebbe che la vacanza diventasse un incubo di incertezze.

*

Non piacerebbe a nessuno, anche se a rigor di termini lei come pensionato non avrebbe problemi di lavoro o altro: e potrebbe ottenere dalla compagnia aerea un prolungamento del soggiorno pagato in un luogo senz'altro gradevole. Comunque la sua preoccupazione non è campata in aria, perché si sono verificati casi del genere.

Va riconosciuto che oggi un po' tutto il mondo del turismo aereo si è attrezzato per far capo a inconvenienti simili ed è raro essere abbandonati in località celebri per la ricettività e l'accoglienza. Senta che garanzie le offre la sua agenzia. E rida insieme a noi su questa vignetta dissacrante apparsa su una rivista belga che ipotizza appunto turisti in partenza...senza aereo.

I grandi yacht e le loro bandiere



Anche il vostro giornale presenta immagini di grandi e grandissimi yacht, ormeggiati in nostri porti, e tutti con bandiere le più svariate ma nessuna italiana. Eppure ne scendono in banchina uomini e donne più italiani di me...

*

Le cosiddette bandiere ombra non sono un'invenzione italiana, anche se nel nostro paese, grazie a una politica fiscale che a dir poco è demenziale e controproducente per lo stesso fisco, sono la quasi totalità per le grandi imbarcazioni. Non è nemmeno un fenomeno ignorato da chi deve controllare, che però quasi sempre si trova di fronte a documenti inoppugnabili, visto che i registri-ombra fanno le cose per bene. Tempo fa una intelligente rivista nautica italiana, "Bolina" pubblicò la vignetta che alleghiamo: spiega il tutto meglio di qualsiasi discorso. Unica consolazione: l'Italia è il paese dove i cantieri navali degli yacht fanno le barche più belle del mondo e danno lavoro a migliaia di persone. Colpirli anche sulle bandiere sarebbe l'ennesimo darsi la zappa sui piedi.

Ambiente e vecchie carrette



Il lettore Leonardo Costagliola, in merito ai programmi mondiali "carbon free" e alle vecchie carrette a carbone che ancora navigano, ci risponde al nostro commento del numero scorso (in sostanza: il mondo "carbon free" è impegnativo, le leggi parlano di obiettivo entro il 2050, molti sforzi sono in atto anche da parte degli armatori più sensibili ma occorre tempo e forse ce la faremo):

Lo spero; ma finché daranno possibilità a queste "carrette" del mare (addirittura alimentate a carbone, n.d.r.) di navigare portando merci in ogni dove, la vedo dura. Un cambiamento epocale potrà esserci tra 20/30 anni.

*

Caro amico, le sue logiche preoccupazioni sono di tutti coloro che considerano il pessimismo come il vedere la realtà e non come vorremmo che le cose fossero. Però dobbiamo anche prendere atto dei progressi della tecnologia e - non ultimi - gli stimoli economici, che in questo mondo ormai contano assai più dell'etica. Sul piano dell'economia globale, i carburanti fossili (carbone, petrolio e in parte anche gas) stanno andando fuori mercato rispetto ad altri carburanti, come il metano naturale, l'idrogeno e specialmente (sono in corso esperimenti molto convincenti) l'ammoniaca. Di recente Emanuel Grimaldi, che con il suo gruppo è all'avanguardia nell'utilizzazione di carburanti alternativi (si ricordi le recentissime roRo "Eco") ha dichiarato che oggi il carburante navale tradizionale costa più degli equipaggi. Chiaro dunque che c'è anche lo stimolo economico ad andare verso un mare "carbon free" in tempi non biblici.

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Finalmente È l'estate!

annunci su nuove tasse e nuove leggi, con il sole si sopportano meglio. Ci siamo scoprendo stoici, nel senso che abbiamo imparato a sopportare tormenti e delusioni che pre-Covid ci avrebbero portato ad imbracciare i mitra.

Scusateci per queste poche parole: c'entrano poco con il giornale e con le mille problematiche della logistica, ma ci sono servite come giustificazione per la foto. Che è insieme un simbolo della giovinezza ("Quant'è bella giovinezza/ che sen fugge tuttavia/ chi vuol esser lieto sia/ del domani non c'è certezza" cantava Lorenzo il Magnifico) e dell'estate da prendere con filosofia. Compreso il mondo del lavoro. Diceva Voltaire: "il lavoro è una cosa bella; e proprio per questo è sempre bene rimandarne un po' al giorno dopo". Prosit.

Porti efficienti e non

il coraggio. Per molti si è trattato di fare business con i debiti: che presto o poi vanno onorati o diventano un muro insuperabile. E aprono la porta alla colonizzazione. Gli armatori scendono a terra e diventano anche terminalisti, ma non per una crescita locale bensì per ridurre i costi tagliando anche su quelli del lavoro...

Forse questi costi italiani del lavoro erano e sono ancora poco allineati a quelli dei porti concorrenti?

"Sa che cosa penso davvero su questo punto? Che i lavoratori, e per loro in parte anche i sindacati, hanno saputo adeguarsi meglio dello Stato e degli imprenditori alla visione moderna della portualità. Una lezione che la dice lunga, anche se i lavoratori rischiano di non essere abbastanza pronti alle prossime

rivoluzioni tecnologiche sui porti.

Tradotto in volgare, che significa?

"Prendiamo uno dei grandi progetti, la Darsena Europa di noi livornesi. Mi chiedo, a fronte delle esperienze che vedo in altri terminal anche europei, dove ormai ci sono mezzi di banchina che lavorano "unmanned" e fanno anche operazioni complesse, se sarà davvero all'altezza così come viene proposta. Si pensa di trasferirvi i mezzi dei terminal attuali? E si pensa che ci potranno andare lavoratori preparati solo sulle realtà d'oggi? Non vedo iniziative di formazione avanzata proprio in quella prospettiva. Eppure sul territorio abbiamo eccellenze come il complesso universitario del Sant'Anna, la scuola Normale e altri che sarebbero in grado di prepararci a quanto il prossimo futuro ci imporrà. Efficienza vera vuol dire anche questo".

Nicolini: No criminalizzare

degli incidenti dei giorni scorsi.

(N.d.R. - Incidenti amari e forse evitabili, ma non certo da imputare a un settore che, nell'ambito all'operatività, ha saputo adeguarsi alle più stringenti normative anche con notevoli sacrifici. Ma dove ci sono uomini e mezzi meccanici, il rischio è sempre esistito ed esiste).

"Non si considera mai che il nostro CCNL - ha detto ancora Nicolini - si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico CCNL privato firmato da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio Contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggio-

ranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta" ha sottolineato ancora Nicolini.

"La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il Settore".

"Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili - ha sottolineato il presidente di Confetra - nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del Food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito - ribadisce il presidente Confetra - ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi patologici da condannare e intero settore.

Ed anche qui, eviterei di partecipare alla vulgata che tutto mischia e tutto confonde. Gli scontri di Lodi sono maturati contro il processo di internalizzazione che una nota azienda del settore sta conducendo. Ma non dovrebbe proprio questo essere uno degli obiettivi dei lavoratori? È chiaro che sotto c'è qualcosa di torbido, e

c'entrano poco il tema sindacale. Gli altri incidenti sono invece avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole".

In chiusura, Nicolini ha commentato: "sono dieci anni che Confetra si batte per un tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le Istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto alle Istituzioni norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli.

"Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti accedendo rapidamente ad atti ed informazioni sui potenziali partner...sennò c'è poco da vigilare. Collaboriamo con le prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale. Siamo una grande e seria Organizzazione che da anni cerca di fare la sua parte, con metodo, proposte e rigore, sul tema".

A Siviglia meeting

e facilitando la conoscenza delle iniziative realizzate dalla città di Livorno sulla portualità a livello internazionale".

Il meeting dal titolo "Integrazione città porto: un nuovo modello di relazione per favorire le sinergie" ha visto la partecipazione, fra gli altri dell'Organismo Pubblico Puertos de Estados (Spagna), Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz / Puerto de Cádiz Málaga port Autorità Portuale di Motril Autoridad Portuaria de Huelva, Autoridad

Portuaria de Santander, Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras-Puerto de Algeciras/Puerto de Tarifa Eddea Arquitectura y Urbanismo Escuela de Arquitectura de Sevilla US Autoridad Portuaria de A Coruña Università Cattolica dell'Uruguay - ufficiale, Universidad del Centro Educativo Latinoamer, Universidad del Centro Educativo Latinoamericano-UCEL la Scuola Superiore Tecnica Marittima (C.E.T.P. - Uruguay) Diario del Puerto.

L'assessore Bonciani, oltre a partecipare ai lavori della Giunta e del Comitato Scientifico, di cui è membro, è intervenuta al seminario internazionale nel panel tematico dal titolo "La nuova realtà dell'integrazione città-porto: sostenibilità, tecnologia e logistica" dove ha svolto una relazione sui progetti avviati nella città di Livorno insieme alla comunità portuale sul tema della gestione degli effetti introdotti dall'automazione e dalle nuove tecnologie sul lavoro portuale e logistico e sul percorso avviato con il "Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale della città porto di Livorno" che unisce città e porto, per governare e anticipare processi.

Confitarma: vaccinare

pagna simile aveva richiamato l'attenzione sulla crisi del cambio dell'equipaggio. A distanza di un anno, il numero di lavoratori marittimi colpiti dalle restrizioni sanitarie imposte dai Governi per contrastare la pandemia si è dimezzato a 200.000. Tuttavia, a causa di nuove varianti del virus, provenienti soprattutto dall'India, in molti paesi si sta assistendo al reinserimento dei divieti di viaggio.

Ecco perché è urgente consentire l'accesso dei lavoratori marittimi ai vaccini, considerando che oltre la metà della forza lavoro marittima internazionale proviene da paesi in via di sviluppo che hanno scorte limitate di vaccini.

L'iniziativa potrà essere sostenuta anche tramite i social network, utilizzando gli hashtag #ShoutOutForSeafarers e #FairFuture-4Seafarers e #DayoftheSeafarer.



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com
Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Trenitalia più Toremar

o del mezzo veloce, selezionando come destinazione finale una località dell'Isola d'Elba (Elba Portoferraio, Elba Rio Marina o Elba Cavo).

Un modo veloce per risparmiare tempo e ridurre le operazioni per programmare le proprie vacanze.

I treni di Trenitalia raggiungono Piombino Marittima - dice la nota congiunta con FS - e Moby e Toremar garantiscono a turisti e residenti, un ponte virtuale fra la Toscana e i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo.

Con la formula "Parti prima" sarà possibile per coloro che acquistano i biglietti con Moby e Toremar poter anticipare la partenza, fatta salva la disponibilità di posti, rendendo il proprio viaggio ancora più comodo e flessibile.

1921
2021



Ignazio Messina & C.
FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921











**HIGHLY SPECIALIZED
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO
TRANSPORT SERVICES**

WWW.MESSINALINE.IT