

# LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LIV n. 16

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 27 FEBBRAIO 2021

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DEL WEST SICILIA PASQUALINO MONTI

CON LA RINNOVATA PROPOSTA DI UN PATTO PER L'OCCUPAZIONE

## Palermo, l'hub cantieri e Assoporti Confetra dal ministro Orlando

La visione strategica dell'ex presidente dei porti di Roma e dell'Associazione Nazionale della Portualità- Tasse UE? Difendiamoci in Corte di Giustizia europea

Il punto sull'impatto occupazionale della crisi nel settore logistica e trasporto merci - Gli impegni del nuovo Governo per i vettori merci



Pasqualino Monti

**PALERMO** - Presidente Monti, lei è tra i pochi nelle AdSP a non essere ancora scaduto e quindi può meglio giudicare l'attuale passaggio di governance del MIT, almeno da quanto fino ad oggi emerso. Quali ritiene siano le nuove priorità per i porti nazionali?

"Semplificazioni, digitalizzazione, un piano di sistema nazionale per le infrastrutture portuali, il risanamento del gap logistico che il nostro paese e le nostre aziende a livello nazionale sono costretti a pagare, per un valore che si aggira intorno ai 60 miliardi di euro ogni anno".  
(segue a pagina 4)

### Sottosegretari: "Vuolsi così dove si puote..."

LIVORNO - Sia chiaro che non intendiamo criticare: però qualche piccolo dubbio lasciatecelo esprimere, almeno sottovoce. Perché

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

### Onorato Group: i rapporti con banche e fondi

MILANO - A seguito di notizie di stampa il Gruppo Onorato smentisce categoricamente di  
(segue in ultima pagina)

### CON LA CRITICATA PROSPETTIVA DEL PONTE LEVATOIO SULLO SCOLMATORE



## Snodo Calambrone, un rimedio peggio del male?

LIVORNO - Qualcuno si chiede se chi deve decidere sulle soluzioni nel territorio in vista della programmata e sospirata Darsena Europa conosca davvero il territorio e i suoi problemi.

In una recente riunione del Propeller labronico è tornata a galla, sia pure per inciso, la soluzione prospettata  
A.F.  
(segue in ultima pagina)



Guido Nicolini

ROMA - Nell'ambito delle consultazioni con le Parti Sociali convocate del nuovo ministro del Lavoro Andrea Orlando, è stata la volta di Confetra anche per fare il punto sugli impatti della crisi sul settore della logistica.

Il presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile Confederale delle relazioni sindacali Fabio  
(segue in ultima pagina)

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

### UN RICHIAMO DELL'ASAMAR ALLA REGIONE TOSCANA

## I vaccini e le priorità

Chi opera sui porti è in coda a categorie meno a rischio



Enrico Bonistalli

LIVORNO - Il tono è cortese, nel rispetto dei ruoli e delle cariche. Ma la lettera che il presidente dell'Asamar Toscana, Enrico Bonistalli, ha inviato al presidente della Regione Toscana Ledo Gori entra nel vivo del problema delle categorie a rischio. Ovvero: nella penuria ancora attuale dei vaccini anti-Covid, alcune categorie di lavoratori, come gli agenti marittimi e il personale delle agenzie che  
(segue in ultima pagina)

### Trasporto aereo e i "ristori" secondo Uil

ROMA - "Compito del nuovo Governo è far capire all'Europa che l'autorizzazione all'erogazione dei ristori per i danni Covid è funzionale al pagamento degli stipendi e dei fornitori della vecchia Alitalia fino alla nascita della nuova Compagnia di bandiera il cui iter deve essere accelerato." Così il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, e il segretario nazionale per il Trasporto Aereo, Ivan Viglietti, che dichiarano: "il Parlamento italiano ha già votato per l'erogazione dei fondi perché è una esigenza dello Stato e quindi l'Europa deve prenderne atto  
(segue in ultima pagina)

### CON L'ILLUMINAZIONE TRICOLEORE DELL'ACCADEMIA NAVALE

## Buon compleanno, nave "Vespucci"



Nella foto (di Novi): La facciata dell'Accademia.

LIVORNO - Un compleanno eccezionale, per una nave eccezionale, più volte definita "la più bella del mondo". Così nel giorno del novantesimo anniversario di Nave Vespucci e nell'anno del 140ennale

della fondazione dell'Accademia Navale, l'Istituto ha voluto illuminare  
(segue in ultima pagina)



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

**Centro Disinfestazione Livornese**

## EMERGENZA COVID-19

### SANIFICAZIONE DEGLI AMBIENTI DI LAVORO

### PRONTO INTERVENTO 0586 888007

Ora più che mai presenti per contribuire al contenimento del COVID-19. CDL non si ferma ed offre i servizi di sanificazione degli ambienti di lavoro a chi deve continuare a lavorare.

[www.cdlsrl.com](http://www.cdlsrl.com)

**Sogese**  
container frigo - box - prefabbricati

### YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDETTA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

**NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO**  
**Idea Freddo**  
[www.ideafreddo.it](http://www.ideafreddo.it)

**NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI**  
**StockSolution**  
[www.stocksolution.it](http://www.stocksolution.it)

**NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABBRICATI**  
**QuickBox**  
[www.quickbox.info](http://www.quickbox.info)

+39 0586 20111 | [info@sogeseitalia.it](mailto:info@sogeseitalia.it) | [www.sogeseitalia.it](http://www.sogeseitalia.it)

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

# 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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA EAST COAST</b> - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezioni interne). Bermuda, Hamilton via NY.</p> <p>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>	<b>MSC VITTORIA</b>	ME110W	17-3	11-3	14-3	19-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC JUDITH</b>	ME111W	24-3	18-3	21-3	26-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC AGADIR</b>	ME112W	31-3	25-3	28-3	2-4	3	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA EAST COAST</b> - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).</p>	<b>MSC EMMA</b>	IS107R		Vedi	11-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC GAIA</b>	IS108R		Serv.	18-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>	IS109R		5	25-3	5	3	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA GOLFO</b> - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile.</p> <p><b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>MESSICO</b> Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades).</p> <p><b>CANADA</b> da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>	<b>MC ALTAMIRA</b>	MF109W		15-3	10-3	12-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MC CHARLESTON</b>	MF110W		22-3	17-3	19-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>SEALAND WASHINGTON</b>	111W		29-3	24-3	26-3	3	18	18	18	18	18	18
	<b>MSC TORONTO</b>	MF112W		5-4	31-3	2-4							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - <b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>CANADA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Vancouver (e prosezioni interne).</p> <p><b>MESSICO WEST COAST</b>: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>	<b>MSC GISELLA</b>	MC110A		16-3	12-3		15-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC NAOMI</b>	MC110A		23-3	19-3		22-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC ANTONELLA</b>	MC112A		30-3	26-3		29-3	18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>NORD EUROPA</b> - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezioni interne).</p>	<b>MSC LAURA</b>	NL0108R		11-3		12-3		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC ANTIGUA</b>	NL0109R		18-3		19-3		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MH HAMBURG</b>	NL0110R		25-3		26-3		18	18	18	18	18	18
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>CANADA</b> - Montreal - SERVIZIO DIRETTO - (e prosezioni interne).</p>	<b>MSC BRIANNA</b>	CX110A		13-3	14-3	15-3							
	<b>MSC ANIELLO</b>	CX111A		20-3	21-3	22-3							
	<b>MSC SARISKA</b>	CX112A		27-3	28-3	29-3							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>MAR ROSSO</b> - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezioni interne).</p>	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY108R				3-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC MADLEINE</b>	IV106R	10-3				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW109A		9-3			3	18	18	18	18	18	18
	<b>MSC GULSUN</b>	FJ109E			13-3								
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY109R				10-3							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>EAST AFRICA</b> - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. <b>INDIA</b> - Nhava Sheva, Mundra (e prosezioni interne), Chennai (e prosezioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. <b>PAKISTAN</b> - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). <b>BANGLADESH</b> - Chittagong. <b>SRI LANKA</b> - Colombo. <b>MALDIVE</b> - Malè.</p>	<b>MSC ARINA</b>	FJ107E			27-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>NORTHERN JUSTICE</b>	MI108A	2-3				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC NURIA</b>	MW108A		3-3			3	18	18	18	18	18	18
	<b>MSC SIXIN</b>	FJ108E			6-3								
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>BRASILE</b> - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. <b>URUGUAY</b> - Montevideo. <b>PARAGUAY</b> - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. <b>ARGENTINA</b> - Buenos Aires (e prosezioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.</p>	<b>CSAV ATHOS</b>	MM109A	9-3		7-3			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>CSAV AJACCIO</b>	MM110A	16-3		14-3			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY107R				3-3		18	18	18	18	18	18
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY108R				10-3							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>CILE</b> - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezioni interne). <b>PERÙ</b> - Callao, Paita. <b>ECUADOR</b> - Guayaquil. <b>COLOMBIA</b> - Buenaventura, Cartagena. <b>VENEZUELA</b> - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezioni interne). <b>COSTARICA</b> - Moin, Puerto Caldera. <b>GUATEMALA</b> - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. <b>HONDURAS</b> - Puerto Cortes. <b>PANAMA</b> - Cristobal, Rodman (e prosezioni interne). <b>EL SALVADOR</b> - Acajutla. <b>NICARAGUA</b> - Corinto.</p>	<b>T.B.N.</b>	MC108A	8-3	9-3	5-3			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC SARA ELENA</b>	MC109A	15-3	16-3	12-3			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC NAOMI</b>	MC110A	22-3	23-3	19-3			18	18	18	18	18	18

# 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										
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b>				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW109A	7-3	Vedi	5-3	Vedi	9-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC SHAULA</b>	MW110A	14-3	Serv.	12-3	Serv.	16-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>	MW111A	21-3	9	19-3	3	23-3	18	11	18	18	18	18
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT			AN		
	<b>MSC GISELLA</b>	MC110A	15-3	16-3	12-3					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC NAOMI</b>	MC110A	22-3	23-3	19-3					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC ANTONELLA</b>	MC112A	29-3	30-3	26-3					18	18	18	18
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>SEAMX GREENWICH</b>	MA108A	11-3	13-3					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	<b>MSC SINDY</b>	MA109A	18-3	20-3					Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	
	<b>APL PHOENIX</b>	ONN9PE	25-3	27-3					18	(via SP)	18	18	18
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY109R					10-3						
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY109R					17-3						
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY110R					24-3						
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). <b>IRAQ</b> - Umm Qasr. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. <b>JAPAN</b> - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC GULSUN</b>	FJ108E					Vedi	13-3	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	<b>MSC MIA</b>	FJ109E					Serv.	20-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	<b>MSC NELA</b>	FJ110E					16	27-3	15	18	18	18	
<b>MEDIO ORIENTE</b> - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC MADELEINE</b>	IV106R	10-3	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>T.B.N.</b>		17-3	Serv.			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC TEXAS</b>	IV107R	21-3	16			18	18	18	18	18		
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	<b>SAG GOOD TIMING</b>	YA109A	4-3				Vedi		Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>JSP LEVANTE</b>	YA110A	11-3				Serv.		Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>SAG GOOD TIMING</b>	YA111A	18-3				2		3		18		
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	<b>MSC HERMES</b>	YM109A	6-3				Vedi		Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC JENNY</b>	YM110A	13-3				Serv.		Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC HERMES</b>	YM111A	20-3				1		3		18		
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
									Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
									Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
									12	7 e 8	12bis		
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE			RA	AN	TS
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW109A	7-3	5-3	9-3	Vedi							
	<b>MSC SHAULA</b>	MW110A	14-3	12-3	16-3	Serv.							
	<b>T.B.N.</b>	MW111A	21-3	19-3	23-3	3							

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA										
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:				
<b>MSC MARYLENA</b>	AE108A	2-3	1-3							HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC EDITH</b>	AE109A	9-3	8-3			6-3							
<b>MSC CANBERRA</b>	AC108A						1-3		MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
<b>MSC ANAHITA</b>	AC109A	4-3					8-3						
<b>MSC SENA</b>	AC110A	11-3					15-3						
<b>MSC MASHA 3</b>	AA107A					23-2		PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC RHIANNON</b>	AA108A	28-2				2-3							
<b>AS PAMIRA</b>	AA109A	11-3	6-3			9-3							
<b>MSC JEMIMA</b>	AB108A						2-3	ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC ALIX 3</b>	AB109A	3-3	6-3	5-3		2-3	9-3						
<b>SPIRIT OF TOKYO</b>	AB110A	10-3	13-3	12-3		9-3	16-3						
<b>CONTSHIP IVY</b>	AM109A					28-2		KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MAERSK HONG KONG</b>	108E					5-3		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)					
<b>MAERSK HANOI</b>	109E					12-3							
<b>MAERSK HOUSTON</b>	110E					19-3							
<b>MSC GIANNINA</b>	AH108A	2-3	1-3	28-2		2-3		MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC GIANNINA</b>	AH109A	9-3	8-3	7-3		9-3							
<b>LUEBECK</b>	AY108R	28-2						BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>LUEBECK</b>	AY109R	7-3					5-3						
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS108A	3-3	5-3			2-3		DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC TIA</b>	AS109A	10-3	12-3			9-3							
<b>CONTSHIP TOP</b>	AH108A					28-2		BAR					
<b>CONTSHIP TOP</b>	AH109A					7-3	4-3						

## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Palermo, l'hub cantieri

La Sicilia Occidentale ha una rete di porti in posizione geografica eccellente sia per le Autostrade del Mare, sia per la sperata ripresa dei traffici con la sponda Sud del Mediterraneo e il potenziamento con la sponda SW. Programmi e progetti?

«Possiamo contare su porti geograficamente strategici e con caratteristiche diverse rispetto a Palermo. Stiamo infrastrutturando il porto di Termini Imerese, completando le opere di sopraflutto e sottoflutto e avviando il dragaggio che sarà ultimato entro la fine del 2021. Poi, c'è il porto di Trapani, dove si è in attesa delle autorizzazioni per poter iniziare le operazioni di dragaggio, mentre è in fase avanzata di lavorazione la "nuova" stazione marittima che sarà ultimata nel prossimo mese di giugno. A Porto Empedocle, invece, si sta redigendo il progetto esecutivo per il dragaggio e verranno avviati a breve i lavori per la costruenda stazione marittima. Per questi tre porti i lavori in corso sono già stati "metabolizzati" dal mercato che è straordinariamente attratto, nelle sue diverse componenti di traffico, da queste realtà portuali fino a qualche tempo fa totalmente sconosciute. E veniamo a Palermo. Entro la fine del mese di marzo termineranno i lavori di dragaggio, entro l'estate l'esistente stazione marittima sarà totalmente riquilibrata e potrà servire contemporaneamente due grandi navi da crociera. Questi interventi si aggiungono al terminal aliscafi da poco inaugurato che insiste sulla rinnovata banchina Sannuzzo e, con i 25,5 milioni di euro finanziati e in gara per il profondo intervento sul molo Trapezoidale - l'area diventerà un concentrato di attrazioni: un parco archeologico, un convention center, ristoranti e negozi dove si potranno acquistare le eccellenze siciliane dell'enogastronomia - cambierà totalmente il volto della zona Sud del porto, destinata esclusivamente al traffico di cabotaggio nazionale e alle crociere».

**Abbiamo pubblicato sabato scorso i consuntivi dei traffici del suo "sistema", con una significativa tenuta e un brillante incremento dei rotabili, mentre le crociere ovviamente sono bloccate. Però dal 1 maggio tornano. Ci saranno novità per la loro accoglienza?**

«Il risultato è soprattutto frutto di opere progettate e realizzate in tempi record e utili al mercato perché condivise con i player che sul mercato operano. Fatto questo, e quindi mostrando concretezza e affidabilità, gli effetti non si sono fatti attendere: quando il pubblico realizza infrastrutture utili e dà prospettive di lungo termine e serie al mercato, i numeri arrivano. Il nostro è un traguardo ancora più importante perché ottenuto in un momento storico tutt'altro che facile come quello attuale, durante il quale però non sono stati abbandonati gli investimenti e le iniziative programmate per il potenziamento delle infrastrutture portuali della Sicilia Occidentale. Gli stessi armatori hanno chiaro come il nostro network stia lavorando senza sosta per soddisfare ogni loro esigenza e per accogliere merci e passeggeri sempre più numerosi, e come sia frenetica la vita nei quattro scali, fatta di cantieri a terra e a mare, con 2 porti su 4 in fase avanzata di dragaggio, un terzo che sta iniziando le operazioni propedeutiche al dragaggio e un quarto nella fase esecutiva del progetto. Parlare di 5 milioni di mc tra dragati e da dragare, in un Paese come l'Italia nel quale è molto complicato operare con escavi a mare, la dice lunga sulla bontà dei lavori portati avanti. È, dunque, evidente che vedere dei segni positivi nella movimentazione totale merci del network (+16,95%) e in quella merci su/dai navi ro-ro (+24,66%), in un anno tanto difficile come è stato il 2020, ci rende soddisfatti, al netto del traffico passeggeri del quale, visti gli investimenti fatti, attendiamo fiduciosi la ripresa».

**Abbiamo letto che i bacini di carenaggio di Palermo sono stati messi in gara dall'istituzione locale. Fa parte del vostro grande piano di un hub della cantieristica con Fincantieri? E quali prospettive per questo progetto, con il**

**Far East che costruisce navi a prezzi stracciati?**

«Abbiamo fatto un grande passo avanti per il rilancio dell'industria cantieristica a Palermo lo scorso dicembre, firmando l'atto di concessione demaniale che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmecanici più importanti del Mediterraneo. L'accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell'assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del porto di Palermo, destinando un'area estesa, oggi composta da un bacino d'acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni, divenendone leader mondiale. L'accordo rappresenta un'eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. Il documento non solo lega Fincantieri e l'AdSP fino al 2057, ma consente, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la realizzazione l'Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affiancata dal degrado in cui versava. In sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un'area che potrà finalmente competere al livello internazionale».

**Presidente, lei è uscito da Assoporti, dopo averla guidata per anni, contestandone la mancanza di peso nelle scelte dei governi. Circolano oggi voci di un suo possibile, prossimo rientro, sulla base della condivisione di molti dei suoi indirizzi. Vero o fake news?**

«Il discorso è delicato e va spiegato. Quella dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale non è stata una secessione di forma ma di sostanza, per la grande differenza esistente tra il modo di vedere della mia Autorità e il modo di ragionare dell'Associazione. Il presidente di un porto è un manager, chiamato a gestire una delle più importanti industrie del paese: ovvio che ci siano temi fondamentali da affrontare e la loro mancata centralità ha rappresentato la motivazione per la quale il sottoscritto è rimasto fuori da Assoporti. Vorrei che l'Associazione prendesse delle decisioni, guardasse al suo interno e comprendesse come sia necessario non far discutere tra loro i presidenti ma far sintesi, proprio attraverso le idee degli stessi presidenti, e come sia improcrastinabile dotarsi di una struttura interna capace, che sia presente nelle commissioni del parlamento italiano e di quello europeo e all'interno del Ministero. Un'Associazione "piegata" su se stessa o nei confronti di chiunque, è un grave errore, perché il suo contributo viene meno. Laddove l'Associazione dovesse prossimamente allargare i propri ragionamenti e il proprio apporto ai temi centrali dello shipping, dimostrando, al contempo, di avere i conti in ordine e di voler nominare non un presidente tra i presidenti ma uno staff interno in grado di supportare i vertici su temi rispetto ai quali Assoporti deve tornare a essere protagonista, allora certamente il mio apporto non mancherà».

**Un giudizio sui diktat della UE in campo di tasse alle AdSP, sul codice degli appalti nei porti e sui mancati aggiornamenti delle regole delle concessioni...**

«Inutile ripetere parole che rischiano di diventare ridondanti: dobbiamo andare in Corte di Giustizia europea e difendere le nostre posizioni. Penso però che, per senso di responsabilità, abbiamo oggi il compito di iniziare a lavorare in maniera seria anche a una proposta alternativa, nel caso in cui la Corte di Giustizia europea dovesse confermare quanto contestato dalla Commissione europea. Non vorrei fra uno, due o tre anni (tempo necessario alla Corte di Giustizia europea per arrivare a una determinazione) far trovare il ministro di turno e l'intero settore nella condizione di dover affrontare un tema così delicato con urgenza, come di solito accade nel nostro paese».

## DATI STATISTICI DEI TRAFFICI DI GENNAIO 2021

## Sud Adriatico, forte crescita

Nei cinque porti del sistema aumento generale e record a Brindisi

BARI - I report statistici riguardanti i traffici nei cinque porti del Sistema dell'Adriatico Meridionale - scrive il report dell'AdSP - dimostrano che il 2021 è iniziato nel migliore dei modi, nonostante la pandemia ancora in corso abbia ridotto notevolmente spostamenti e interconnessioni, e il processo di decarbonizzazione avviato nella centrale Enel di Brindisi stia comportando un ridimensionamento importante del traffico merci.

Le uniche flessioni sono registrate nel settore crocieristico (il settore dei viaggi è ancora bloccato per il Covid) e passeggeri (sono tuttora in atto forti limitazioni negli spostamenti).

In confronto con lo stesso periodo del 2019, considerata l'anomalia rappresentata dal 2020, le tonnellate totali delle merci transitate nei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli aumentano del +27,8%. Nello specifico: +11,4% le rinfuse liquide, +69,6%, le rinfuse solide; +5,9%, le merci in colli; +1,5% i TEUS; +9,9% il numero delle unità ro-ro. Prevedibile la flessione nel traffico passeggeri-traghetti che segna un -45,2% (comunque inferiore rispetto allo stesso mese del 2020), e degli accosti con un -0,3%, (anche in questo caso inferiore rispetto a gennaio scorso).

Nel porto di Bari, rispetto al



Ugo Patroni Griffi

gennaio 2019, si registra un aumento percentuale del +28,1% delle tonnellate totali delle merci transitate attraverso lo scalo. Risultato particolarmente considerevole l'incremento del +191,9% delle rinfuse solide; mentre si registra una lieve flessione del -6,8% delle merci in colli; il +3,1% TEUS; diminuisce del -6,5% il numero delle unità ro-ro e dei passeggeri traghetti -48,0%.

Nel porto di Brindisi, gennaio 2021, in confronto con gennaio 2019, fa registrare un +29,7% delle tonnellate totali delle merci che sono transitate attraverso lo scalo (il 2020 si era chiuso con una flessione del -12,3%); di queste: +11,2% sono le rinfuse liquide, +50,1% le rinfuse

solide; aumenta anche il traffico delle merci in colli del +28,1%, +33,3% il numero delle unità ro-ro, +5,1% gli accosti; c'è una flessione nel traffico passeggeri-traghetti del -38,6% (dato comunque in ripresa rispetto a gennaio 2020).

Nel porto di Manfredonia, medesimo periodo, lievissima flessione nella percentuale delle tonnellate totali delle merci transitate: -2,8% (dato comunque migliore rispetto al 2020 che si era chiuso con un -17,2%), mentre aumenta in maniera esponenziale del +416,8% il traffico delle rinfuse liquide; significativo, anche, l'aumento delle rinfuse solide +59,7%; 0,0% le merci in colli (nel gennaio 2020 era stato -98,2%); 0,0% i TEUS; infine, aumentano considerevolmente gli accosti che segnano un +75,0%.

Nel porto di Barletta, si registra un lieve calo complessivo (e comunque estremamente contenuto rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) delle tonnellate totali delle merci transitate: -5,3% (-19,1% gennaio 2020). Nello specifico: diminuiscono del -15,5% le rinfuse liquide; mentre aumentano del +4,9% le rinfuse solide; lieve flessione negli accosti -7,7%.

Nel porto di Monopoli, infine, nello stesso periodo di riferimento, si registra un aumento del +2,0% delle tonnellate totali delle merci transita-

te, di cui +14,0% le rinfuse liquide; in calo le rinfuse solide -11,2%; aumento, invece, considerevolmente il traffico delle merci in colli +100,0% e degli accosti +50,0%.

«Sono dati assolutamente incoraggianti che attestano che il grande lavoro di infrastrutturazione e di promozione dei nostri scali sta dando i frutti sperati» - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. «Abbiamo affrontato e stiamo affrontando nel migliore dei modi la tempesta Covid - continua il presidente - senza eccessive perdite, anzi, registrando significativi incrementi che raccontano l'enorme potenzialità dei nostri scali. In particolar modo, nel porto di Brindisi l'anno è iniziato sotto i migliori auspici. Le statistiche ci fanno comprendere che quando completeremo le opere di infrastrutturazione progettate e si inizieranno a percepire gli effetti della Zona Franca Doganale Interclusa di Capobianco e della ZES avremo la possibilità di fare schizzare le statistiche in maniera esponenziale, a totale beneficio del porto e del tessuto economico-produttivo di tutto il territorio».

I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSP MAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

## CONFTRASPORTO SOLLECITA SULLE FUNZIONI DELLA LOGISTICA NAZIONALE

## Paolo Uggè al ministro Giovannini: "No burocrazia e falsi ambientalisti"



Paolo Uggè

ROMA - Confratrasporto-Confercommercio, nel riconfermare la propria disponibilità a fornire ogni tipo di collaborazione le dovesse essere richiesta, ribadisce il proprio sostegno alle linee

programmatiche, per quanto si possa sapere, del premier incaricato Mario Draghi.

In particolare, dichiara la propria soddisfazione per l'importante riconoscimento della funzione logistica evidenziato dal premier per dare competitività all'economia del Paese. «Se le merci non si muovono secondo i tempi richiesti dai sistemi produttivi, non si compete - afferma il presidente di Confratrasporto Paolo Uggè - La logistica è sostanzialmente tempo. Il riconoscimento della sua funzione (è la prima volta che un presidente incaricato pone la questione logistica come obiettivo primario) è di buon auspicio e va nella giusta direzione».

Per queste ragioni, secondo Confratrasporto, il Governo dovrebbe puntare non solo su una mobilità delle merci interconnessa, ma dare impulso alla realizzazione delle infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie, attraverso l'accessibi-

lità, gli interscambi tra le diverse modalità, al fine di connettere il Paese.

«L'idea di un ministero che, unitamente ai temi green, affronti anche quello dei trasporti, ci pare tuttavia poco realizzabile. Soprattutto, potrebbe essere presa a pretesto dagli ambientalisti-Jihadisti per bloccare quelle che sono le opere infrastrutturali necessarie - avverte Uggè - Sarebbe un controsenso rispetto alle linee programmatiche sulle quali si realizza il nuovo Esecutivo».

Confratrasporto evidenzia due dati sui quali chiede riflessione. Il primo: nel 2017 (dato attualmente invariato) l'economia italiana ha prodotto 6,8 tonnellate di emissioni pro-capite di gas climalteranti, l'Eurozona 7,9 e la Germania 10,8. Se invece si vogliono considerare le emissioni per euro di PIL, parliamo di 236 grammi in Italia e 275 per la Germania. La media europea è

265. Segno che il nostro Paese ha fatto, sul fronte delle emissioni, meglio della media europea. Da evidenziare inoltre che, per quanto riguarda la tassazione, un camion euro 6 produce un costo esterno per litro di carburante pari a circa 13 centesimi di euro, mentre paga di sola accisa netta 40,3 centesimi di euro.

Il secondo dato è sull'accessibilità. Se l'Italia avesse la medesima accessibilità esistente in Germania potrebbe realizzare un recupero sul PIL di circa 90 miliardi di euro (dati elaborati dall'Ufficio Studi Confercommercio).

Alla luce di queste considerazioni, Confratrasporto ribadisce la necessità che gli interventi del nuovo esecutivo, pur negli indispensabili interventi green, non divengano l'alibi per bloccare la realizzazione di una politica di sviluppo che trova nelle opere infrastrutturali la sua realizzazione.

## DOPO IL CONTRATTO CON LA MARINA MILITARE INSIEME A SAIPEM

## La Drass vuole potenziare a Livorno

Il modulo di salvataggio per sommergibili è solo uno dei prodotti per operare in fondo al mare

LIVORNO - L'ultimo contratto con la Marina Militare italiana firmato di recente dalla Drass livornese potrebbe portare a un incremento non solo di finanza per la società, ma anche di posti di lavoro. Che sono già circa 120, più altri 60 circa in Romania, dove l'azienda ha installato una grande filiale dopo che a Livorno gli fu negato di ingrandirsi e anzi fu praticamente tagliata in due dal sottopasso imposto dal Comune (allora dei 5stelle).

L'ingegner Sergio Cappelletti, storico direttore tecnico ed amministratore di Drass quando la società si chiamava prima Cosmos e poi Galeazzi, smentisce le voci che vorrebbero sempre più all'estero il proprio lavoro.

«Non solo siamo a Livorno malgrado le difficoltà che abbiamo avuto con la vicenda del sottopasso - ci dice al telefono - ma abbiamo recentemente acquistato un terreno di fronte alla sede dove potremmo ingrandirci se le attuali commesse italiane aumenteranno. I nostri prodotti in campo civile e militare stanno riscuotendo un buon successo

e la nostra esperienza nel campo è una garanzia acquisita».

Cappelletti non ama parlare e non è rimasto affatto soddisfatto di quanto qualche tempo fa è stato scritto su un quotidiano livornese sulla sua Drass. Ma anche di quello non parla. Preferisce ricordare che l'azienda da lavoro a tanta gente, quasi tutti specialisti, e che ha portato e porta il nome di Livorno nel mondo. L'innovativo sistema di salvataggio per gli equipaggi dei sommergibili bloccati in fondo al mare - ricorda - realizzato in collaborazione con il colosso Saipem sarà il pezzo forte di una nave italiana progettata proprio per queste missioni con caratteristiche SDO-SURS (Special Diving Operations - Submarine Rescue System). Il sistema integra, come già è stato scritto, un ROV (a controllo remoto) di Saipem con una capsula di salvataggio ideata da Drass. La capsula sarà in grado di agganciarsi elettronicamente con la garitta di fuga dei sommergibili, ricevere il personale di bordo (a nuclei un po' alla volta) e riportarli in superficie alla nave di salvataggio, con la quale



Nelle foto: Un'immagine "storica" dell'ingresso della Drass a Livorno e l'ingegner Sergio Cappelletti.

sarà collegato per le comunicazioni di servizio. Una capsula analoga è stata già realizzata per la marina rumena ed acquisita anche da altri paesi.

«La nostra tecnologia - ha ricordato l'ingegner Cappelletti - rap-

presenta un tassello di un'ampia capacità di interventi sottomarini, non limitata al militare ma applicabile in vasti settori che spaziano dall'industria alla ricerca, dall'acquacoltura di profondità fino al supporto all'ecosistema marino».

A BOLOGNA DAL 23 AL 25 GIUGNO

## I vettori energetici e GNL in primo piano

La grande piattaforma dedicata all'acqua e ai vettori energetici si arricchisce con un nuovo evento, Fuels Mobility

BOLOGNA - La piattaforma espositiva di BolognaFiere dedicata all'acqua e al metano - con ACCADUEO (Mostra internazionale dell'acqua) e CH4 (il Salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas) - in programma dal 23 al 25 giugno, si è arricchita, in un'ottica di filiera altamente specializzata, grazie all'accordo di collaborazione siglato nel 2020 con Mirumire e InFieri, delle manifestazioni ConferenzaGNL, HESE e Dronitaly. All'interno di questo importante network espositivo che (per la prima volta nel panorama fieristico e in contemporanea) offrirà una visione completa sul mondo dei vettori energetici, si inserisce, ora, Fuels Mobility (La Stazione di Servizio del futuro).

Il nuovo evento porrà l'attenzione alle stazioni di servizio (oltre 24.000 in Italia) e alla loro trasformazione in risposta ai più moderni vettori energetici (GNL, idrogeno, elettrico, metano); un'evoluzione che li vede mutare da distributori di benzina a



La stazione di servizio del futuro

retailer multienergia e multiservizi per accompagnare i clienti nelle nuove esigenze di mobilità sostenibile. Nuovi punti di riferimento, quindi, decisamente smart, attivi e in forte relazione con il consumatore.

L'Emilia-Romagna e Bologna, per l'attenzione alle tematiche ambientali e la proattività nella gestione del processo di transizione ecologica e digitale, sono la location perfetta per la prima piattaforma espositiva dell'energia che vedrà lo svolgimento, in contemporanea di: ACCADUEO, CH4, ConferenzaGNL, HESE, Dronitaly e Fuels Mobility. Il porto di Ravenna diventerà

un hub dell'energia green e dell'economia circolare ad alto tasso di investimenti e innovazione (ad esempio, rimanendo sui temi della nuova manifestazione, si guarderà con attenzione alla captazione di CO<sub>2</sub> per generare idrogeno blu, oltre all'elettrolisi per l'idrogeno verde).

Alla luce di un contesto quanto mai favorevole, la nuova piattaforma espositiva mira ad attivare un intenso dialogo fra imprese, professionisti, esperti e istituzioni.

In questo scenario, Fuels Mobility guarderà non soltanto alle stazioni di servizio del futuro, bensì anche al settore emergente della mobilità elettrica. Il numero delle colonnine di ricarica è, infatti, in costante crescita sul territorio nazionale, in linea con quanto avviene in Europa, grazie alla progressiva implementazione del Piano Nazionale dedicato alla mobilità elettrica che si propone di creare una capillare ed efficiente infrastruttura di ricarica sull'intero territorio nazionale, da Nord a Sud, isole incluse.

CON UN INCREMENTO NOTEVOLE DEGLI INVESTIMENTI

## Da Top Utility 7 miliardi sul cambiamento climatico

Il IX Rapporto conferma i dati degli ultimi anni per valore della produzione e qualità dei servizi

MILANO - Le utility italiane negli anni scorsi hanno investito nella direzione giusta: buona parte dei 7,2 miliardi impegnati nel 2019 (+10% rispetto all'anno precedente) hanno già predisposto gli strumenti per resistere meglio a fenomeni di dimensione planetaria, come il cambiamento del clima, la crisi sanitaria e i rischi digitali di sistema. Temi centrali del PNRR nazionale, il Piano Nazionale Recupero, che indirizzerà l'utilizzo delle risorse del Recovery Fund europeo.

È quanto emerge dai dati della nona edizione dello studio "Le performance delle utility italiane. Analisi delle 100 maggiori aziende dell'energia, dell'acqua, del gas e dei rifiuti" presentato da Alessandro Marangoni, ceo di Althesys e capo del team di ricerca, nel corso del Top Utility 2021, l'evento organizzato in collaborazione con Utilitalia che fa il punto dello stato dell'arte nei settori acqua, energia e rifiuti, atteso dagli operatori anche per i premi alle migliori società di servizi pubblici.

L'azienda migliore quest'anno è risultata IREN; i premi tematici sono andati a Marche Multiservizi, AIMAG, Gruppo CAP, Acque Spa, Contarina, Gruppo Hera e Gori (Gruppo Acea).

"Il settore dei servizi pubblici - rileva l'economista Alessandro Marangoni, ceo di Althesys - mostra, anche in questo momento di crisi, alcuni chiari segnali di trasformazione. Il più importante è legato all'impegno delle imprese verso gli obiettivi della sostenibilità, il secondo punta allo sviluppo delle infrastrutture e alla digitalizzazione che concorrono all'aumento della resilienza del sistema. In un quadro che è ancora disomogeneo, le utility italiane si confermano elemento portante del sistema economico e giocano un ruolo cruciale nel rilancio dell'Italia".

Tutti i vincitori: La migliore utility italiana, secondo l'insieme dei parametri adottati dal team di ricerca Top Utility (economico-finanziari, ambientali, comunicazione, customer care e ricerca&sviluppo) è, come anticipato, il Gruppo

IREN, che si aggiudica il premio Top Utility assoluto. Della cinquina facevano parte anche A2A, Acque Spa, Gruppo CAP, MM. Prima per AWS-Sostenibilità è la pesarese Marche Multiservizi (in lizza con Acea, Gruppo CAP, Enel, Estra); per la Comunicazione si è distinta la modenese AIMAG (A2A, Gruppo CAP, Gruppo Hera e Veritas); per RSE Ricerca e Innovazione ha vinto il Gruppo CAP (con Acea, Aimag, Enel e MM). Nella categoria Consumatori e Territorio il riconoscimento è andato alla toscana Acque Spa (in lizza anche Gruppo Hera, Iren, MM e Publiacqua), per le Performance Operative alla trevigiana Contarina (con A2A, Ambiente Servizi, Gruppo CAP e Silea). Per la Categoria Diversity ha vinto il Gruppo Hera (nella cinquina con Acea, Gruppo CAP, Enel e Marche Multiservizi). Infine, quest'anno ha fatto ritorno la categoria Sud, per la quale è stata premiata la campana Gori del Gruppo Acea, in gara con Acquedotto Pugliese, AMAG, AMGAS Bari, AMIU Puglia.

DOPO AVER NUOTATO PER QUASI 600 KM IN UN MESE

## Salvata per la seconda volta la tartaruga Eleonora

FIRENZE - È una bella storia, quella raccontata dall'ARPAT nel suo sito web. È la storia di una piccola tartaruga caretta, salvata la prima volta in Toscana nel dicembre 2018 e rimessa in mare a Livorno l'11 giugno 2019, dopo le cure presso il centro di recupero dell'Acquario di Livorno; poi di nuovo rimasta in una rete da strascico questo gennaio in Campania e rimessa in mare, venerdì 19 febbraio scorso, sulla costiera amalfitana dallo staff del Turtle Point della Stazione Zoologica Anton Dohrn di Portici e dell'Area Marina Protetta di Punta Campanella.

In entrambi i casi - racconta l'ARPAT - la tartaruga è stata recuperata grazie alla sensibilità dei pescatori che sempre di più intervengono per liberare le tartarughe marine che accidentalmente rimangono intrappolate nelle reti.

In Toscana la tartaruga (Caretta caretta) poi battezzata Eleonora fu recuperata al largo del porto di Livorno da un pescatore professionista che l'aveva trovata impigliata nelle reti da posta. Subito trasferita, grazie al supporto della Capitaneria di Porto e al coordinamento di ARPAT, presso il centro di recupero dell'Acquario di Livorno per le cure, durate circa 6 mesi, fu poi rimessa in mare nel giugno 2019 al largo delle Secche della Meloria.

Eleonora era arrivata all'Acquario di Livorno il 2 dicembre 2018 gravemente deperita, disidratata e anoressica e nelle feci erano stati rinvenuti pezzi di materiale plastico. Durante la "degenza" e grazie alle cure dello staff acquariologico l'esemplare era aumentato di dimensioni e al momento del rilascio in mare l'11 giugno 2019 il suo carapace era di 54 cm e pesava 23 kg.

Prima del rilascio in mare la tartaruga era stata dotata di una targhetta metallica, applicata alla pinna anteriore sinistra con il codice identificativo (RT016), che è stata fondamentale per riconoscer-



la il 7 gennaio 2021 quando è stata ripescata in una rete da strascico a 3 miglia dalla costa nel comune di Salerno. Lo staff del Centro Ricerche della Stazione Zoologica Anton Dohrn ha così potuto comunicare ai soggetti dell'OTB di Regione Toscana che la tartaruga era stata ripescata.

Inoltre, sul carapace della tartaruga Eleonora, prima della sua liberazione a giugno 2019 in Toscana, era stato applicato un radiotrasmettitore satellitare ARGOS a cura del prof. Paolo Luscchi del Dipartimento di Biologia dell'Università degli Studi di Pisa che ha consentito di poterla seguire per 25 giorni nel suo viaggio verso il sud d'Italia.

In poco meno di un mese, dall'11 giugno all'8 luglio 2019, data in cui ha smesso di trasmettere la sua posizione, la tartaruga Eleonora ha percorso 584 km ad una velocità media di 1,6 km/h.

L'esperienza della telemetria satellitare è l'unica che fornisce dati particolarmente utili e precisi sui movimenti delle tartarughe marine che frequentano le acque toscane del Santuario Pelagos.

Al momento - dichiarano gli esperti - "non siamo in grado di dare spiegazioni scientifiche sul motivo che spinge le tartarughe che abbiamo rilasciato in Toscana a muoversi preferenzialmente verso sud dopo il rilascio. Siamo ancora nel campo delle ipotesi, non ci sono certezze, però è un argomento che è nostra intenzione prendere in considerazione quando avremo un numero congruo di animali seguiti via satellite a partire

dalle coste toscane. In questo caso l'opportunità di poter seguire una tartaruga proveniente dalle coste toscane quando si trova a sud ci offre un'occasione unica per ampliare le nostre conoscenze su questo argomento."

La Stazione Zoologica Anton Dohrn ci ha informato sul fatto che, al momento del ritrovamento a gennaio 2021, la tartaruga Eleonora si presentava non particolarmente debilitata ma poco attiva e che era comunque cresciuta perché le dimensioni del suo carapace erano di 61 cm di lunghezza e pesava 26,7 kg.

La tartaruga al momento della liberazione è stata nuovamente dotata di tag satellitare in collaborazione con Università di Pisa.

CON IL MAXI-PROGETTO EUROPEO PER HY DAL SOLE

## Il new deal dell'idrogeno verde

Partecipa anche l'Italia attraverso la Falck Renewables

MILANO - C'è anche l'italiana Falck Renewables - scrive sul suo sito Rinnovabili - tra i 30 player europei dell'energia che hanno lanciato "HyDealAmbition", maxi progetto dedicato all'idrogeno solare. Frutto di due anni di ricerche e preparazione, l'iniziativa mira a realizzare un sistema di produzione, stoccaggio e trasporto del vettore di livello commerciale e altamente competitivo.

Nel dettaglio HyDealAmbition si propone di raggiungere una produzione di idrogeno verde che possa competere con l'attuale prezzo dell'idrogeno grigio, ossia da fonte fossile. Per riuscirci il progetto curerà l'intera catena del valore. E tenderà di installare entro il 2030, 95 GW di impianti foto-

voltai con cui alimentare 67 GW di elettrolizzatori. Ciò significherebbe, a regime, una produzione del vettore di circa 3,6 milioni di tonnellate l'anno da distribuire al mondo energetico, dell'industria e della mobilità.

L'operatore del gas in Spagna e partner del consorzio, Enagás, spiega come l'obiettivo di HyDealAmbition vada oltre la semplice produzione di energia pulita. Il vero nucleo dell'iniziativa è infatti raggiungere un prezzo di produzione di 1,5 euro al kg. "Esattamente lo stesso prezzo di quello ottenuto dai combustibili fossili", scrive Enagás.

Il progetto è ancora nelle sue fasi iniziali, con la firma di vari accordi e collaborazioni in fase di

definizione all'interno del gruppo. La prima vera attività è prevista in Spagna tra circa un anno, con il lancio di diversi impianti fotovoltaici per 10 GW di capacità cumulata. Le forniture del vettore passeranno nel tempo dalla penisola iberica alla Francia arrivando sino alla Germania.

"HyDealAmbition riunisce amministratori delegati e imprenditori che condividono la stessa visione e determinazione nell'accelerare la transizione energetica", afferma Thierry Lepercq, portavoce del progetto [...] Da vita a un ecosistema industriale completo che si sviluppa attraverso l'intera catena del valore dell'idrogeno verde (upstream, midstream, downstream, finanza).

FORTE CRESCITA DELLA DOMANDA IN BASE ALLE NUOVE NORMATIVE MONDIALI

## Gli scrubbers di ultima generazione e l'assistenza in campo navale

Eligroup specializzata nella manutenzione ed installazione di impianti elettrici ed elettronici è stata fortemente apprezzata dall'industria marittima



NAPOLI - In questo momento storico cresce la domanda di sistemi scrubber e BWTS e la società

Eligroup risponde seguendo con molta attenzione gli adeguamenti normativi per l'impatto ambientale

delle navi.

Eligroup - riferisce una nota della società - offre pacchetti che spaziano dalla vendita dei sistemi, alla verifica preliminare a bordo, all'installazione ed esecuzione del progetto approvato dall'Ente di Classifica fino all'assistenza post-vendita.

Oggi gli Uffici Tecnici delle società di navigazione hanno necessità di dialogare con aziende alle quali demandare in toto tutte le problematiche inerenti un "retrofit" che interessi i principali sistemi di bordo.

Altri segmenti di grande vivacità per il settore, sono la sicurezza

in ambito portuale «Tramite la divisione Eligroup Security & Defense, siamo in grado di offrire soluzioni per clienti privati ed enti governativi che spaziano dal monitoraggio delle aree a sistemi per la "situational awareness". Oggi Eligroup è impegnata nel contrasto del fenomeno della pirateria in West Africa, tramite joint venture con società inglesi, fornendo unità per il pattugliamento e scorta delle navi impegnate in quelle acque.

Importanti richieste di manutenzione arrivano anche dal settore megayacht per non farsi trovare impreparati al momento della ripartenza.

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

LA SPEZIA 05/03/2021 GENOVA 07/03/2021	<b>Mv. TITAN</b> voy 0477-022 E	per/da: FOS, VALENCIA, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN
LA SPEZIA 12/03/2021 GENOVA 14/03/2021	<b>Mv. THALASSA PISTIS</b> voy 0478-038 E	

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

GENOVA 08/03/2021	<b>Mv. CMA CGM VELA</b> voy 0ME8IE1MA	per/da: MALTA, BEIRUT, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA
-------------------	---------------------------------------	---

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

TRIESTE 08/03/2021	<b>Mv. APL AUSTRIA</b> voy 0BE8ME1MA	per/da: PORTSAID (West TRML), JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN
TRIESTE 15/03/2021	<b>Mv. RIO BARROW</b> voy 003 E	

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

GENOVA 03/03/2021	<b>Mv. CMA CGM TITUS</b> voy 0MX8BE1MA	per/da: MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI, KARACHI (Sapt), NHAVA SHEVA, MUNDRA
GENOVA 10/03/2021	<b>Mv. BERLIN EXPRESS</b> voy 2105 E	

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

VADO GATEWAY 01/03/2021	<b>Mv. ATLANTIC SOUTH</b> voy 012 E	per/da: PIREO
-------------------------	-------------------------------------	---------------

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

VENEZIA 11/03/2021	<b>Mv. EF EMIRA</b> voy 090 E	per/da: PIREO, GEBZE (Yilport), GEMLIK (Gempport), SALONICCO, IZMIR (Alsancak)
VENEZIA 18/03/2021	<b>Mv. OKEE CUNO</b> voy 033 E	

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

TRIESTE 05/03/2021 VENEZIA 06/03/2021 RAVENNA 08/03/2021	<b>Mv. IRENES RAINBOW</b> voy 003 E	per/da: PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)
--	-------------------------------------	---

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

GENOVA 18/03/2021	<b>Mv. BUXTEHUDE</b> voy 149 E	per/da: ASHDOD, HAIFA
GENOVA 25/03/2021	<b>Mv. ASIATIC ISLAND</b> voy 077 E	

**COSCO - SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA MESSINA TRML PER WEST AFRICA**

GENOVA 05/03/2021	<b>Mv. T.B.N.</b>	per/da: CASTELLON, VALENCIA, ALGECIRAS, DAKAR, TINCAN ISLAND, TEMA, ABIDJAN
-------------------	-------------------	--

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

GENOVA 17/03/2021 LA SPEZIA 20/03/2021	<b>Mv. CHICAGO EXPRESS</b> voy 95 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
GENOVA 31/03/2021 LA SPEZIA 03/03/2021	<b>Mv. OOCL EUROPE</b> voy 177 W	

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

GENOVA 12/03/2021	<b>Mv. BERLIN BRIDGE</b> voy 106 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH
GENOVA 19/03/2021	<b>Mv. CSCL BRISBANE</b> voy 190 W	

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

16126 GENOVA - Ponte Morosini, 41

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

80133 NAPOLI - Via A. De Gasperi, 55

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

- Tel. 010 27071

- Tel. 02 7030681

- Tel. 081 4233557

- Tel. 0586 421030

- Fax 010 2707500 / 010 2707502

- Fax 02 7532767

- Fax 081 4233501

- Fax 0586 444414

- e-mail: commercial@coscon.it

- e-mail: customer@coscon.it

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

- e-mail: info@argosagent.com

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

GRAZIE ALL'INIZIATIVA TUTTA NUOVA "VIA LE PENALI"

## Con Moby e Tirrenia la vacanza già inizia dalla prenotazione



MILANO – Da sempre, con Moby e Tirrenia - sottolineano le compagnie del gruppo Onorato - la vacanza inizia già dal viaggio, grazie alla qualità dei servizi di bordo, al comfort delle navi, alla gentilezza del personale, all'assoluta sicurezza in navigazione con le misure antiCovid più all'avanguardia e il care manager, una figura appositamente dedicata che tanto successo ha già avuto la scorsa estate, alla frequenza e comodità delle rotte.

Ma, stavolta, le Compagnie del Gruppo Onorato si sono superate - continua la nota - e la vacanza inizia prima ancora di salire a bordo, già dalla prenotazione.

Infatti con Moby e Tirrenia quest'estate vanno in vacanza tutte le preoccupazioni legate a un cambio di programma e i viaggiatori potranno cambiare idea senza alcun problema, né costo.

Chi prenota da oggi al 15 marzo il traghetto per tutte le destinazioni in Sardegna, Sicilia e Corsica (Olbia, Porto Torres, Cagliari, Palermo e Bastia) da tutti i porti di partenza (Genova, Livorno, Piombino, Civitavecchia e Napoli) avrà la possibilità di modificare il proprio biglietto, tutte le volte che vorrà, senza pagare alcuna penale.

E se si vorrà cambiare la data del viaggio ma senza conoscerla ancora, nasce il "biglietto sospeso", la possibilità di "congelare" il proprio ticket di viaggio e utilizzarlo anche per tutto il 2022, come fosse un vero e proprio credito.

Insomma, nessun tipo di penale e ai viaggiatori che modificheranno il biglietto, verranno richieste solo ed esclusivamente eventuali differenze tariffarie sulla nuova data, così come

verrà rimborsata loro la differenza qualora il cambio data fosse più conveniente per il viaggiatore, secondo le norme previste dalle condizioni generali di trasporto.

L'operazione di cambio data è possibile per un numero di volte illimitato, con l'unica limitazione della destinazione diversa rispetto al biglietto originario e ovviamente della Compagnia prescelta: insomma, se ha scelto di fare la vacanza in Sardegna potrà confermare una delle rotte per la Sardegna, sempre con Moby o Tirrenia, conformemente al biglietto che aveva acquistato.

Insomma - conclude la nota delle compagnie - mettetevi comodi e con le infradito ai piedi già al momento di prenotare.

Con Moby e Tirrenia lo stress da prenotazione e cambio data da oggi è solo un ricordo.

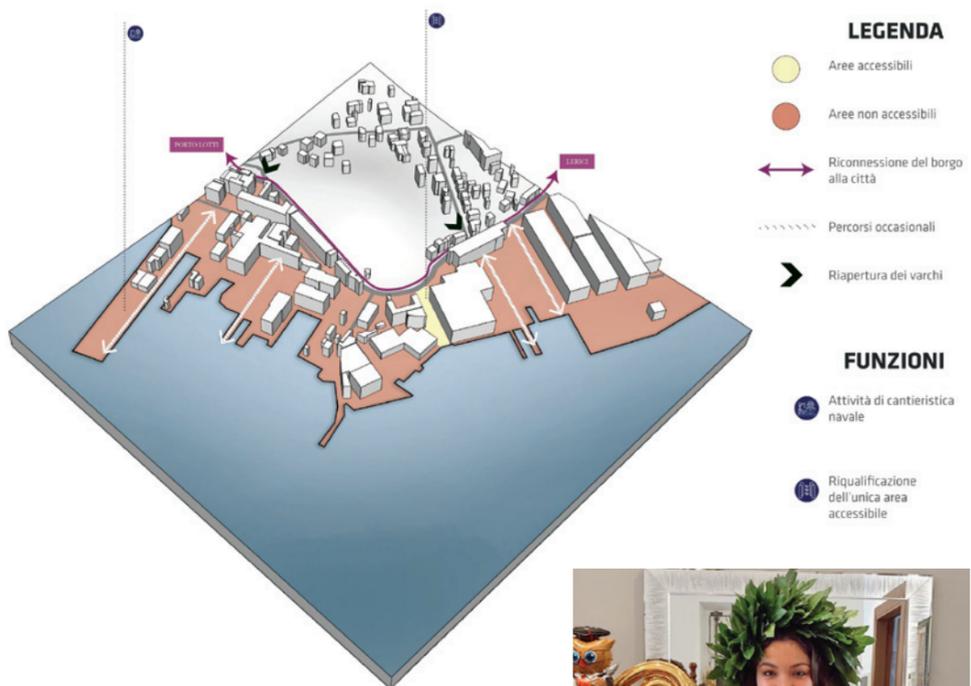
Quest'anno con la sicurezza elevata al quadrato: sicurezza sanitaria assoluta a bordo, con tutte le misure che rendono le navi di Moby e Tirrenia il luogo più sicuro per il proprio viaggio. E sicurezza anche nella scelta della data della vacanza: niente penali e "viaggio sospeso".

Con Moby e Tirrenia la vacanza inizia anche prima del viaggio.

BRILLANTI SOLUZIONI IPOTIZZATE DA UNA GIOVANE STUDENTESSA D'ARCHITETTURA

## Una tesi di laurea sul waterfront spezzino

Lo studio arricchito anche da modellini in 3D su alcune delle aree interessate



Nel rendering: L'area Ruffino nell'immagine a 3D.

LA SPEZIA – Negli ultimi anni il tema della ricucitura tra città e porto è diventato di grande attualità: a La Spezia come in molte altre città italiane. La città e il porto spesso sono diventati due corpi estranei e distaccati che vedono la loro convivenza più come una fastidiosa interferenza che una sinergia costruttiva frapponendo muri, strade e barriere tra loro. Ma ultimamente qualcosa sembra cambiare grazie alla "liberazione" di aree logistiche e produttive un tempo funzionali all'operatività del porto e oggi in cerca di un nuovo ruolo all'interno dello scacchiere urbano, come per le aree della costa traponente e levante, in cerca di una nuova funzione a cavallo tra porto e città.

Il tema, di grande attualità, è stato affrontato da una giovane laureanda, Melissa Hoxha della facoltà di architettura di Firenze, con una tesi su "Pianificazione della città, del territorio e del paesaggio" focalizzata sul waterfront di La Spezia, ma allargata a principi più generali. Tesi che ha laureato Melissa con un lusinghiero 108/110 grazie anche a una mezza dozzina di modellini in 3D di dettagli proposti. Relatore alla tesi Carlo Pisano, correlatore Matteo Scamporrino.

L'obiettivo principale della tesi - ci ha scritto la dottoressa Melissa - è proprio quello di facilitare la riconnessione della città al proprio fronte mare attraverso una serie di proposte e suggestioni progettuali al fine di: riconfigurare le aree portuali in porte di accesso per la città; raggiungere un maggiore dialogo tra le istituzioni pubbliche competenti; inserire nuove aree accessibili e fruibili a tutti; puntare sullo sviluppo del turismo per una maggiore crescita economica.

Le cinque aree esemplificative della costa spezzina sono: Marola, Viale Amendola, Calata Paita, Terminal Ravano e Ruffino. L'intento è quello di proiettarvi una serie di linee guida strategico-progettuali attraverso un approccio di tipo prestazionale, anziché formale. Presso Calata Paita, ad esempio, risulta fondamentale distinguere le aree accessibili attraverso l'inserimento di nuove connessioni pubbliche tra la costa e l'entroterra; un ruolo importante giocano anche i nuovi servizi per un'area multifunzionale

e la risagomatura della fascia di rispetto minima dei dieci metri tra l'area residenziale e l'area produttiva del porto.

"Proposte progettuali volte alla riqualificazione e alla rigenerazione urbana - sottolinea Melissa Hoxha - vengono riproposte nelle ulteriori quattro zone. A Ruffino, ad esempio, per controbilanciare la "muraglia" di cantieri navali che, per motivi di sicurezza ed efficienza, precludono l'accesso agli abitanti si avanza la proposta, in determinati periodi dell'anno in occasione di eventi, feste, sagre, l'apertura di percorsi protetti trasversali in modo da riuscire a far convivere diverse esigenze e funzioni della città e del porto".



Nella foto: Melissa in festa per la laurea.

UNA ORIGINALE INIZIATIVA PER GLI APPASSIONATI DI FOTOGRAFIA

## LivornoPhotoDay online (ma anche nelle vetrine)

Domani domenica 28 febbraio incontri per gli appassionati di fotografia

LIVORNO – Domani, domenica 28 febbraio, in modalità online, si svolgerà la 3ª Edizione del LivornoPhotoDay, una manifestazione aperta a tutti gli appassionati di fotografia, con il patrocinio del Comune di Livorno.

L'evento, organizzato da Silvia Tampucci, Alessio Brondi e Paolo Bini, prevede un alternarsi di eventi ed incontri che faranno conoscere meglio alcuni aspetti legati a questa arte visiva.

L'evento inizierà alle ore 9.45 con la presenza di Carlo Lucarelli, delegato regionale FIAF Toscana; Silvano Biccocchi, direttore del dipartimento Cultura FIAF; Simone Lenzi, assessore alla Cultura del Comune di Livorno.

Dalle 10 e fino alle 13 si svolgeranno letture in modalità face to face con Silvano Biccocchi, benemerito della Fotografia Italiana e direttore del Dipartimento Cultura FIAF; Enrico Stefanelli, fondatore e direttore artistico del Photolux Festival; Isabella Tholozan, lettrice di fotografia FIAF e



caporedattore della rivista fotografica FOTOIT.

Il pomeriggio, a partire dalle 15.30, si avvicenderanno Massimo Mazzoli, lettore di fotografia FIAF, con un talk dal titolo "Evoluzione del linguaggio fotografico"; Fabio Moscatelli, fotografo romano specializzato in reportage di taglio sociale, con la presentazione del suo libro "NOSTOS"; Silvia Mascagni, responsabile LIPU

Riserva naturale regionale Lago di Santa Luce, e Andrea Daina Palermo, fotografo naturalista, con un intervento "Zone umide: importanza, minacce e conservazione."

Alle 18.30 verrà presentata la mostra virtuale relativa al Progetto "Memorie 2020 - Andrà tutto bene", curato da Silvia Tampucci, Alessio Brondi e Paolo Bini ed a seguire verrà dato un riconoscimento ai tre migliori progetti tra quelli presentati durante la mattina di letture: i tre lavori saranno esposti alla 4ª edizione del LivornoPhotoDay.

A fare da cornice all'evento, è stato organizzato anche il LivornoPhotoInStore.

Le vetrine dei negozi di via Grande a Livorno si trasformeranno in piccoli centri espositivi ed accoglieranno i lavori fotografici prodotti nel 2020 nell'ambito del Progetto "Memorie 2020 - Andrà tutto bene", svoltosi in modalità online da aprile a settembre 2020 e curato da Silvia Tampucci, Paolo Bini ed Alessio Brondi.

NUOVO ORDINE DA 500 MILIONI DI DOLLARI

## Sei navi ro/ro multipurpose per il Gruppo Grimaldi

Unità ancora più capienti ed ecofriendly da impiegare sulle rotte tra Nord Europa e West Africa dal 2023



NAPOLI – Il Gruppo Grimaldi continua ad investire nel potenziamento e nell'ammodernamento della propria flotta. Ora, con la firma di un accordo del valore complessivo di oltre USD 500 milioni, il gruppo partenopeo ha commissionato la costruzione di sei nuove navi ro/ro multipurpose ai cantieri coreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan.

Lunghe 250 metri, larghe 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, le navi ordinate inaugureranno una nuova classe denominata "G5", evoluzione della precedente classe di unità ro/ro multipurpose "G4" costruite dallo stesso cantiere e prese in consegna dal Gruppo Grimaldi tra il 2014 ed il 2015. Il loro design è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 saranno capaci di trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEUs (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità avranno una capacità rotabili invariata mentre si raddoppierà quella per i container.

Oltre che per la loro capacità di carico, le navi "G5" si distingueranno per l'adozione di numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficiamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisferanno i livelli di NOx dal regolamento Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permetterà di minimizzare le perdite vorticose e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante.

Le navi saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Inoltre, il consumo elettrico dei macchinari di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) sarà ridotto grazie all'installazione dei dispositivi a frequenza variabile, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità permetterà di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, le navi saranno dotate di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

A dimostrazione della loro alta efficienza energetica ed ambientale, le unità "G5" consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata

trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi ro/ro multipurpose della flotta Grimaldi.

"La nuova serie di navi ro/ro multipurpose della classe G5 è stata progettata per rispondere ancora più efficientemente alla domanda di servizi di trasporto di qualità sulle rotte deep sea, conciliando le esigenze legate ai traffici internazionali di merci con quella di tutelare l'ambiente", ha dichiarato Gianluca Grimaldi, presidente del gruppo partenopeo. "Compiamo così un ulteriore, importante passo nell'ambito di un percorso intrapreso ormai da anni con l'obiettivo di operare

su tutte le nostre principali rotte con una flotta sempre più giovane, moderna ed ecosostenibile".

La consegna delle sei navi commissionate è prevista tra i primi mesi del 2023 e la fine del 2024. Le nuove unità sostituiranno naviglio del Gruppo che avrà raggiunto i 25 anni di età e saranno impiegate per elevare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dal Gruppo Grimaldi tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale, in particolare con destinazione Lagos (Nigeria).

Attraverso questa commessa si consolida il rapporto tra il Gruppo Grimaldi e i cantieri Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd, i quali costruiranno per il gruppo partenopeo la terza serie consecutiva di navi ro/ro multipurpose, avendo già consegnato cinque unità della classe "G3" e sei della classe "G4", oltre a 10 navi ro/ro della classe "Eurocargo".



**COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION**  
TUNISI  
SERVIZIO BISETTIMANALE  
(mercoledì e sabato)

**PROSSIME PARTENZE DA LIVORNO**

**m/n «SALAMMBO»**  
il 3 Marzo 2021

**m/n «T.B.N.»**  
il 6 Marzo 2021

per: TUNISI (Rades), SOUSSE e SFAX (via Tunisi)  
e altre destinazioni interne della Tunisia  
resa 20 ore

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

Per informazioni e noli rivolgersi

**AGENZIA MARITTIMA AUSTRAL S.R.L.**  
LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9  
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail austral@austral.it

# Assarmatori al Senato: urgente rinnovare la flotta

Per un reale piano di sostenibilità occorre intervenire in modo massiccio e non cancellare gli stanziamenti



Stefano Messina

ROMA – Cogliere l'occasione della riflessione programmatica legata alla partenza del nuovo Governo per sanare uno degli errori più

rilevanti commessi nella definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: la cancellazione dello stanziamento di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte di navi impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori. Lo ha sostenuto martedì 23 febbraio scorso Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aderente a Confratrasporto-Confcommercio, nel corso dell'audizione sul PNRR presso l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari della VIII Commissione (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato.

“Nel momento in cui l'attenzione e gli sforzi sono concentrati sulla sostenibilità e non casualmente anche sull'elettrificazione delle banchine, escludere un intervento massiccio

mirato a favorire il rinnovamento della flotta - afferma Messina - non ha davvero un senso logico”. “Lo stesso cold ironing, ovvero l'elettrificazione delle banchine - prosegue il presidente di Assarmatori - avrebbe un significato limitato se le navi che più sarebbero chiamate a utilizzarle non fossero provviste delle dotazioni atte a collegarsi. Sarebbe come prevedere di investire in colonnine per la ricarica elettrica lungo le autostrade e non avere in circolazione auto elettriche”.

“È il momento di prevedere interventi coordinati e in quest'ottica il rinnovamento della flotta è elemento centrale, anche nell'eventuale previsione di legare il finanziamento delle nuove navi al mantenimento delle linee con il porto o con i porti interessati”.

# Da Confitarma al Senato: azioni concrete per le navi

Le problematiche del settore e l'urgenza di strumenti finanziari per rimanere competitivi



Mario Mattioli

ROMA – “Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura: queste le sfide ambiziose del PNRR - ha affermato Mario Mattioli, presidente di Confitarma, nel corso dell'audizione di fronte all'8ª Commissione Trasporti del Senato della Repubblica, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della proposta di PNRR - Recovery Plan - Occorrono però specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso”.

Dopo aver ribadito che nel PNRR gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema, e non vi sono azioni concrete, per quanto attiene al trasporto marittimo nel suo complesso, nonostante questo rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica, il presidente di Confitarma ha elencato le azioni proposte dall'industria armatoriale italiana nell'ambito delle missioni del PNRR.

Per la digitalizzazione, aspetto fondamentale per il trasporto marittimo, occorre adeguare i sistemi di interfaccia nave/porto e sviluppare in quest'ottica le piattaforme telematiche; istituire l'anagrafe nazionale della gente di mare nell'ambito della più complessiva attuazione della Riforma del collocamento della gente di mare; attuare la riforma del Codice della Navigazione per una transizione verso il digitale e adottare giornali e documenti di bordo elettronici.

Per quanto riguarda la transizione ecologica, considerando che nel 2023 è prevista l'entrata in vigore di due indici IMO nel quadro delle iniziative normative tese a ridurre le emissioni di anidride carbonica da parte delle navi in esercizio, incluse le portarinfuse secche e liquide, Confitarma propone di definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo sia la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, sia quella minore in crisi da anni. Occorre poi individuare gli strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato e attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. In tal senso è cruciale l'intro-

duzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti, quali, ad esempio norme di defiscalizzazione/supporto finanziario per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei nostri porti o incentivare la transizione ecologica attraverso specifici supporti finanziari agli investimenti portuali in mezzi tecnici. In particolare, con riferimento agli investimenti previsti per il cold ironing, Confitarma segnala che l'adeguamento delle navi comporta costi ingenti a carico dell'armatore e quindi occorre identificare specifiche risorse da destinare allo scopo.

Per infrastrutture e mobilità occorre adottare un modello, richiamato anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori (modello già attuato in Spagna) e predisporre un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o comunque pubbliche.

Per la formazione sono necessarie azioni per destinare risorse adeguate specie su aspetti di green e blue economy/sostenibilità e su aspetti di innovazione tecnologica del settore marittimo, nei vari gradi di istruzione. Inoltre, occorre potenziare le attività dei “centri sperimentali di sviluppo delle competenze”, volta a rafforzare il sistema di formazione professionale e di qualificazione delle competenze di settore.

Inoltre, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare riforme strutturali. “In tal senso ha affermato Mario Mattioli - da tempo il settore marittimo è unito nella richiesta di una governance unica per il mare. In questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, è necessario, in attesa dell'auspicata costituzione di un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime, rafforzare le Direzioni/Uffici del MIT dedicati per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica”.

“Da sottolineare che siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa e la bandiera italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento. Confitarma ha presentato un progetto per molti aspetti a costo zero per l'erario”.

“Il PNRR rappresenta un'occasione irripetibile e straordinaria per la ripresa e rilancio dell'economia italiana. Purtroppo, però, c'è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi”.

Infatti, la manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 attraverso diversi provvedimenti ha previsto diverse misure di primo sostegno che ancora non sono state attuate. “È necessario - ha concluso Mario Mattioli - dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cistemiero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda”.

IN VISTA DELLA POSSIBILITÀ DI RIFORNIRE DIRETTAMENTE ANCHE PICCOLE NAVI

# Nuovo step OLT per Small Scale: modifica del Codice di Rigassificazione

La crescita esponenziale dei consumi di GNL anche in Italia e gli impegni sociali della società sul territorio



Giovanni Giorgi



Maurizio Zangrandi

LIVORNO – OLT Offshore LNG Toscana Spa opererà entro la fine del 2021 anche con un servizio di fornitura di GNL “mail scale” dalla piattaforma al largo di Livorno. Ne ha fornito particolari, rispondendo anche ai giornalisti in un webinar dedicato, la responsabile dell'ufficio comunicazioni della società dottoressa Marika Venturi. È stato anche ricordato, in una esauriva scheda, che OLT è una società a partecipazione internazionale che opera nell'ambito energetico; in particolare, offre un servizio di rigassificazione del GNL attraverso il proprio Terminale galleggiante “FSRU Toscana”. L'impianto, permanentemente ancorato a 22 km al largo delle coste fra Livorno e Pisa, nella Regione Toscana, contribuisce in modo sostanziale al Sistema Gas Italia. Con una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Sm3 annui, copre circa il 5% del fabbisogno nazionale, garantendo la sicurezza e la diversificazione degli approvvigionamenti energetici del Paese. Grazie alle sue caratteristiche innovative e di grande flessibilità, l'impianto è stato riconosciuto, dal Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), come infrastruttura strategica.

I soci che detengono le quote azionarie di OLT sono Snam - una delle principali società di infrastrutture energetiche al mondo nonché una delle maggiori aziende quotate italiane per capitalizzazione - con il 49,07%, First Sentier Investors - un global asset manager con oltre 8 miliardi di euro di capitale infrastrutturale non quotato - con il 48,24%, ed infine Golar LNG - una società di shipping specializzata nell'acquisizione, la gestione e il noleggio di navi metaniere

e FSRU - con il 2,69%.

Oltre all'attività di rigassificazione OLT è in procinto di offrire il nuovo servizio: il servizio di Small Scale LNG (SSLNG).

Dopo aver ottenuto lo scorso ottobre l'autorizzazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e d'intesa con la Regione Toscana, per il caricamento di gas naturale liquefatto (GNL) su navi metaniere di piccola taglia, la Società annuncia il prossimo step verso la finalizzazione del progetto SSLNG.

Dal giorno 24 febbraio 2021 sarà infatti possibile consultare, sul sito web della Società (www.olt-offshore.it), la proposta di modifica del Codice di Rigassificazione che introduce il nuovo servizio. Queste modifiche emendano la versione precedente del Codice approvata dall'ARERA con delibera 85/2020/R/Gas del 24 marzo 2020 e introducono anche i servizi di flessibilità di cui all'articolo 12 del TIRG (Testo integrato in materia di adozione di garanzie di libero accesso al servizio di rigassificazione del gas naturale liquefatto). Infine, con tale aggiornamento, vengono recepite le modifiche allo stesso TIRG previste dalla delibera 576/2020/R/Gas.

“La Società - ha specificato Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di OLT - sta lavorando da tempo al progetto di SSLNG. Al fine di ottimizzare le tempistiche di realizzazione, l'ingegneria di dettaglio è stata sviluppata in parallelo con il processo autorizzativo e successivamente sono state avviate le gare per l'acquisto dei componenti e dei lavori necessari. Il lancio del servizio SSLNG è previsto per la fine

di Genova dalla stazione di Genova Brignole a Piazza Martinez, nonché dalla stazione Brin a via Canepari. Complessivamente si tratta di lavori di ampliamento della rete per un valore di oltre 73 milioni di euro. I lavori per la tratta Brin-Canepari sono iniziati il 15 gennaio 2021 (con la realizzazione di una strada battuta per i mezzi di cantiere sul sedime ferroviario). Secondo il cronoprogramma, la stazione dovrebbe essere operativa nel 2022.

Sotto la lente degli ispettori del gruppo leader nella certificazione e nei controlli ricadono il prolungamento della linea della metropolitana

Un incarico, quello per il metro genovese, che conferma il ruolo leader anche in termini di affidabilità assunto nel 2020 da Bureau Veritas nella validazione dei progetti e di verifica sull'esecuzione di grandi opere in Italia: complessivamente, impegnando circa 200 ispettori, BVI ha validato i progetti e controllato nel 2020 i cantieri di infrastrutture per un valore superiore ai 6 miliardi, gestendo circa 400 commesse ed emettendo più di 1600 report.

PER INCARICO DEL COMUNE DI GENOVA

# Bureau Veritas controlla nuove tratte del metrò

Validazione e sorveglianza sui lavori della Brignole-Piazza Martinez e della Brin-via Canepari

A TUTELA DEI PASSEGGERI

# Il Gruppo Grimaldi sulla sanzione AGCM

NAPOLI – Con riferimento al provvedimento del 2 febbraio 2021 con il quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha sanzionato la Grimaldi Group S.p.A. per avere posto in essere una presunta pratica scorretta che sarebbe stata diretta ad ostacolare il diritto dei consumatori a ricevere un ristoro in denaro in caso di ritardo della nave all'arrivo, il Gruppo Grimaldi desidera fare le seguenti precisazioni:

“Con il massimo rispetto per l'AGCM, riteniamo di avere sempre garantito le prerogative dei passeg-

geri e di avere agito in conformità ad una disciplina peraltro molto complessa ed incerta: come dimostra il fatto che si attendono a breve dalla Corte di giustizia dell'UE i necessari chiarimenti sulla sua corretta interpretazione. Abbiamo affrontato le incertezze normative nel miglior modo possibile, ed anche nel momento di estrema difficoltà operativa per il settore causata dalla pandemia, abbiamo sempre assicurato al Paese la continuità dei collegamenti. Fin dalla scorsa estate, prima ancora della chiusura del procedimento dell'AGCM, abbiamo inoltre adot-

tato misure che - come rilevato dalla stessa Autorità - hanno consentito di superare i dubbi emersi nel corso del procedimento stesso, e siamo addirittura andati oltre quanto richiesto dalla normativa, a riprova dell'approccio di massima tutela dei clienti. Tutto ciò, a dimostrazione della correttezza che assicuriamo nella gestione di milioni di passeggeri e dell'importanza che da sempre diamo al rapporto di fiducia con i nostri clienti.

“Prendiamo quindi atto con rammarico della decisione di chiudere il procedimento con una sanzione, peraltro inutilmente severa, con riferimento a pochi episodi gestiti in un momento di oggettiva incertezza normativa, nonostante il momento di crisi e le molte circostanze invocate a difesa della legittimità dell'operato della Società. Sottoporremo, quindi, il provvedimento dell'AGCM allo scrutinio del Giudice amministrativo, confidenti che possa venire accertata la correttezza della nostra azione.”



del 2021. OLT sarà in grado di caricare GNL su navi metaniere di piccola taglia fino a 120 metri di lunghezza corrispondente ad una nave metaniere di piccole dimensioni (SSLNG) con una capacità di carico media di 7.500 mclq. Relativamente alla consultazione per le modifiche al Codice di Rigassificazione, tutti i soggetti interessati potranno far pervenire le proprie osservazioni entro il 12 aprile 2021”.

“Quello di OLT - ha aggiunto Giovanni Giorgi, anch'egli amministratore delegato della Società - sarà il primo rigassificatore in grado di erogare servizi di tipo Small Scale in Italia. La nuova attività aggiunge un importante tassello alla logistica energetica, permettendo di completare la filiera che consente l'utilizzo del GNL come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climateranti nel trasporto pesante terrestre e in quello marittimo, oltre che per usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale”.

Il progetto SSLNG di OLT consentirà, inoltre, al Paese di essere competitivo in uno dei mercati a più elevato tasso di crescita potenziale, così come già dimostrato dalle esperienze dei Paesi nordeuropei, grazie all'introduzione di un'area SECA nel mare del Nord nella Manica e nel Baltico anche a seguito dell'utilizzo di fondi europei. In Europa Paesi come Spagna, Francia, Belgio, Olanda e Scandinavia dispongono già da anni di servizi SSLNG erogati dai propri terminali di rigassificazione, permettendo di caricare navi metaniere di piccola taglia che possono servire direttamente altre navi con moto-

rizzazione ibrida o esclusivamente a GNL, nel rispetto della stringente normativa IMO (International Maritime Organization) sulle emissioni di ossidi di azoto e di zolfo entrata in vigore già dal primo gennaio del 2020. Il GNL è il combustibile che permetterà la transizione al 2050 verso i futuri combustibili ad emissioni zero di CO<sub>2</sub>, come l'idrogeno.

Per dare un'idea della crescita del mercato SSLNG, nonostante la pandemia che ha impattato su tutti i mercati nel 2020, il settore ha registrato in Italia un incremento del 26%. Alla fine del 2020, il Porto di La Spezia è stato teatro del primo rifornimento di GNL operato da una piccola metaniere sulla nave da crociera “Costa Smeralda”.

Alla piattaforma OLT è arrivato ad oggi GNL dagli Stati Uniti, dall'Algeria, dalla Norvegia, dall'Egitto, da Trinidad e Tobago, dal Qatar, dalla Nigeria, dalla Guinea Equatoriale, dal Perù e dal Camerun oltre a carichi provenienti da altri terminali europei con quantitativi sempre crescenti; ad esempio, nel 2017 sono stati importati 989 miliardi di standard metri cubi di gas, nel 2018 1.186 miliardi e nel 2019 abbiamo raggiunto la massima capacità autorizzata del terminale di 3.750 miliardi. Il trend di elevato utilizzo si conferma anche per il 2020 e per il 2021.

Da sottolineare infine il grande contributo di OLT Offshore LNG Toscana al sociale sul territorio, con interventi di supporto scuole, ospedali, rimboscamento e associazioni per diversamente abili, spesso con personali valutazioni degli amministratori delegati Zangrandi e Giorgi.

## Migranti e solidarietà dei mercantili



Riceviamo via web dal dottor Elio Messina di Napoli:

Continuo a leggere di scafi e gommoni carichi di migranti che vengono intercettati, probabilmente su canali satellitari di cui gli scafisti sono evidentemente dotati (e non costano poco) da naviglio delle varie Guardie Costiere che operano nel Mediterraneo Centrale. E che vengono soccorsi sia dalle suddette Guardie Costiere (quasi sempre italiane) sia da navi militari e dalle ONG. Mi chiedo però perché mai con un transito giornaliero di centinaia di navi mercantili nel canale di Sicilia, queste ultime non avvistino mai i migranti, o comunque non siano "agganciate" sugli apparati di bordo dalle richieste di soccorso. Mi risulta che per il codice internazionale della navigazione e le varie convenzioni sulla salvaguardia della vita in mare, ogni nave abbia l'obbligo di salvare ogni tipologia di naufraghi che dovesse incontrare in mare non solo territoriale. Forse i migranti non vogliono essere "salvati" da navi mercantili?

Abbiamo trovato di recente su un settimanale francese di satira ("Le canard enchaîné") la vignetta che pubblichiamo a contorno delle sue domande. È già una risposta indiretta: sulle navi che hanno strettissimi orari da rispettare, come le portacontainer, una eventuale fermata per raccogliere dei migranti comporta non solo pesanti ritardi sulla tabella di marcia, ma anche e specialmente il rischio di essere poi bloccati all'arrivo in porto per le pratiche di riconoscimento, di sanificazione, di security eccetera. Sapendo che ci sono servizi di vigilanza e soccorso delegati, anche con le tante navi delle ONG finanziate da associazioni e filantropi, diventa normale - anche se non certo etico - tirare avanti e al massimo segnalare via radio la presenza dei migranti. Una volta un comandante amico mi disse: "Nella mia professione e con le responsabilità anche economiche che ho, obbedire alle remore morali diventa un grosso limite". Il che dovrebbe aprire un dibattito proprio sul piano etico e nello stesso tempo sul fenomeno dei migranti, dove scrupoli morali assolutamente non sembra ci siano.

## Una omonimia che ci ha tradito

Riceviamo da Freeone2000 una breve e scherzosa nota che ci prende totalmente in castagna e che riassumiamo:



Eugenio Giani

Buongiorno, leggo da sempre la Gazzetta Marittima e stimo da anni il buon Fulvi... Vorrei però sapere il motivo per il quale non è stata ancora comunicata la proroga della presidenza del Propeller livornese, visto che è scaduta a fine dicembre scorso. Inoltre avete pubblicato la fotografia della signora Giani Pollastrini anche in un articolo che riguardava invece il presidente della Regione Eugenio Giani, che niente ha a che vedere con la suddetta signora...

Due quesiti, due risposte. Ci siamo già scusati con il presidente Giani per avergli attribuito una sorridente immagine di Gloria Giani. In realtà lui è più brutto e meno capelluto. Il computer a volte fa questi scherzi, vista l'omonimia. Ma la colpa è del "buon Fulvi" che non ha controllato bene le bozze. Capita e probabilmente ricapiterà. Dice di essere pronto a venir fustigato a sangue.

Per quanto riguarda la scadenza del Propeller: causa pandemia la scadenza è stata formalmente e ufficialmente prorogata, contanto di delibera, fino alle prossime elezioni interne fissate al momento a inizio estate. Non è il primo né l'ultimo caso di proroga di cariche, visto come siamo messi con questo maledetto Covid. E ci fanno notare che la presidente Giani si è data tanto da fare, anche sul piano del sociale, che quasi certamente sarà confermata.



### 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.

## Capraia isola, tra moda e Covid



Riceviamo da Edilberta Deiana della boutique "Aegylon" di Capraia isola via web:

Caro direttore, da Bali seguo con trepidazione le vicende della pandemia anche sulla mia piccola, cara Capraia. Dove ogni anno riesco a organizzare delle piacevoli iniziative molto seguite sia dagli isolani che dai turistici, comprese le ormai tradizionali sfilate di moda affidate a modelle e modelli totalmente indigeni. Mi chiedo: che succederà quest'estate se la pandemia continuerà? L'isola, come anche questo mondo dove mi trovo io oggi, vive di turismo. Siamo al mondo della fine del mondo?

Cara Edi, la pandemia ha sconvolto ben altre realtà della tua e nostra isola di Capraia. Se vogliamo essere ottimisti - e tu lo sei sempre stata - dobbiamo confidare nei vaccini, che finalmente stanno arrivando. E non arrenderci, anche se certe regole un tempo normali probabilmente dovranno essere cambiate. Ma non cambierà la valorizzazione della bellezza, sia dei lavori che hai sempre portato a Capraia dal Far East dove oggi ti trovi - stoffe, monili, lavori in madreperla, vestiti - sia delle modelline e modelli iolani, come quelli della foto di un recente passato.

## Com'è nato il container



Riceviamo sul web da "alcuni studenti del liceo Enriques di Livorno":

Buongiorno, tra noi e il nostro insegnante di storia abbiamo fatto una specie di scommessa sulla nascita del contenitore. Lui sostiene che era già noto nell'antichità, sulle navi fenicie, poi romane, greche e cartaginesi. Noi su Google abbiamo

invece trovato che è stato inventato negli Stati Uniti da un trasportatore proprietario di vari camion negli anni '50 e nel 1956 i suoi primi containers viaggiarono da Network a Houston su una navetta che ne trasportò una sessantina. Chi ha ragione?

Avete ragione sia il professore che voi. Come "contenitore" di merci, gli antichi naviganti avevano infatti standardizzato anfore dedicate alle varie tipologie di merci: anfore olearie, granarie, vinarie, eccetera, che venivano stivate nelle navi in modo da rimanere incastrate le une con le altre anche con mare mosso. Un sistema, in sostanza, che era già quello dei moderni containers, ovviamente con materiali e dimensioni diverse.

Il moderno TEU (Twenty-foots Equivalent Unity) è stato inventato dall'americano Malcom McLean, che sembra si fosse ispirato ai distributori di sigarette (tutti i pacchetti impilati) ed avesse cominciato a realizzare rimorchi standard sui suoi camion, da sganciare e poi caricare sulle navi l'uno sull'altro. Dai rimorchi passò agli "scatoloni" standard successivamente e il primo carico di containers standard (858 per l'esattezza) fu inaugurato da una navetta che li trasferì da Network a Houston. Il sistema fu osteggiato dai portuali, che vedevano diminuire il lavoro, ma fu poi adottato dall'US Army che ne fece largo uso in Vietnam. Il passaggio al commerciale fu successivo e McLean creò una grande compagnia, la Sea-Land (oggi scomparsa) che per decenni operò anche a Livorno.

-- ALL'INTERNO --

- Sud Adriatico, forte crescita. Paolo Uggè al ministro Giovannini: "No burocrazia e falsi ambientalisti" a pag. 4
- La Drass vuole potenziare a Livorno. I vettori energetici e GNL in primo piano. Salvata per la seconda volta la tartaruga Eleonora. Da Top Utility 7 miliardi sul cambiamento climatico. Il new deal dell'idrogeno verde. Gli scrubbers di ultima generazione e l'assistenza in campo navale. Con Moby e Tirrenia la vacanza già inizia dalla prenotazione. Una tesi di laurea sul waterfront spezzino. LivornoPhotoDay online (ma anche nelle vetrine). Sei navi ro/ro multipurpose per il Gruppo Grimaldi. Assarmatori al Salento: urgente rinnovare la flotta. Da Confitarma al Senato: azioni concrete per le navi. Bureau Veritas controlla nuove tratte del metrò. Il Gruppo Grimaldi sulla sanzione AGCM. Nuovo step OLT per Small Scale: modifica del Codice di Rigassificazione. Migranti e solidarietà dei mercantili. Una omonimia che ci ha tradito. Capraia isola, tra moda e Covid. Com'è nato il container. Equipaggiamenti marittimi con tante soluzioni FGS. a pag. 10

**Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de**

**LA GAZZETTA MARITTIMA**

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

**SCRIVI A [redazione@lagazmar.191.it](mailto:redazione@lagazmar.191.it) O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO**

**LA GAZZETTA MARITTIMA**

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

**Direttore responsabile**  
**ANTONIO FULVI**

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

**Grafica e impaginazione**  
**GRAZIA BOSONE**

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

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

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

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

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

**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

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Buon compleanno

nare tricolore la facciata di Palazzo Allievi, per sottolineare la preziosa sinergia tra queste due eccellenze italiane.

“L'illuminazione tricolore - ha sottolineato il comandante dell'Accademia Navale, contrammiraglio Flavio Biaggi - vuole sottolineare anche i valori fondanti della nostra Nazione, cui si ispirano gli Allievi nel loro percorso formativo e di servizio così come i cittadini tutti che si riconoscono in essi”.

L'illuminazione è scattata la sera di lunedì scorso, 22 febbraio “con i colori della nostra amata bandiera che, come da tradizione, sventola ogni giorno sulla torre dell'orologio dell'Istituto richiamando l'attenzione sul senso di appartenenza ed il dovere di servizio verso il Paese e la comunità intera”. Così la nota dell'Accademia Navale che continua: “È con l'inaugurazione della nuova illuminazione tricolore che l'Accademia Navale intende simbolicamente dare inizio alle celebrazioni del 2021, anno denso di ricorrenze per la storia dell'Istituto”.

“Prima di tutto il 22 febbraio si ricorda il varo della nave scuola Amerigo Vespucci, avvenuto nel 1931. Da 90 anni a questa parte si è creato e sempre più saldato il legame tra la “Nave più bella del mondo”, come internazionalmente riconosciuta, e l'Accademia Navale che in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il settore, anche dal punto di vista occupazionale”.

L'ultimo richiedo di Nicolini ha riguardato: “L'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali”.

“Ma il 2021 segna anche il compimento del 140° anno di attività dell'Accademia a Livorno. Sorta dall'unificazione degli Istituti preunitari di Genova e Napoli, fortemente voluta dall'allora ministro della Marina, ammiraglio Benedetto Brin, l'Accademia Navale, nel suo progressivo sviluppo logistico e funzionale, ha attraversato epoche storiche molto delicate senza mai perdere di vista i valori fondanti di onore e servizio alla Patria e riuscendo, di volta in volta, a interpretare ed anticipare i cambiamenti. Questi sono gli elementi di un modello formativo che da 140 anni fanno dell'Accademia Navale un Istituto di eccellenza, sia per il livello della preparazione universitaria sia per il profilo etico-morale e professionale trasmesso ai giovani allievi”.

Anche il Vespucci è stato per l'occasione illuminato con il tricolore utilizzando i potenti fari di bordo.

## Confetra dal ministro

Marocco, ha innanzitutto lodato la scelta del ministro di ascoltare fin da subito, ed in maniera permanente, le principali organizzazioni di rappresentanza: “Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato”.

Nel picco della crisi - aprile/agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali” questi i numeri presentati dal presidente Nicolini. “È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo”.

Ma anche all'interno della portualità ci sono segmenti economicamente devastati come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri. Per non parlare delle

attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati”.

Nicolini ha concluso il suo intervento con un appello al ministro: “Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni “operative”, inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle “usuranti”. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati”.

Ha concluso Nicolini: “chudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta. Il nostro settore necessita di rinnovare continuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il settore, anche dal punto di vista occupazionale”.

L'ultimo richiedo di Nicolini ha riguardato: “L'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali”.

## I vaccini e le priorità

sono a diretto contatto con il mondo della logistica, non sembrano avere l'attenzione che meritano. Sottovalutazione, dimenticanza o qualche altra categoria è - come dice la celebre e amara definizione di Orwell nella “Fattoria degli animali” - più uguale delle altre?”

Ecco la nota di Bonistalli al presidente Gori. Nella speranza che ci sia una pronta risposta. E con i fatti.

“Gentilissimo dottor Gori nel più alto senso di solidarietà, con piacere, registriamo il corridoio di favore che, recentemente, è stato riconosciuto alla categoria degli avvocati, per quanto riguarda il programma di vaccinazione”.

“Credo sia stata una scelta saggia da parte di codesta amministrazione, in ragione della quale un'intera categoria, evidentemente esposta ad un significativo rischio di contagio, è stata opportunamente tutelata”.

“Nondimeno, abbiamo l'impressione che le attenzioni che erano state riconosciute, in tempo di “lockdown”, alle categorie della portualità, siano inspiegabilmente scemate, pur se nella primavera scorsa, ad esse venivano riconosciute importanza e centralità, per via della

garanzia che le stesse assicuravano, dal punto di vista logistico, all'approvvigionamento di beni e servizi, fondamentali nella quotidianità”.

“Siamo, quindi, rispettosamente, con la presente, ben determinati a sollecitare un richiamo di attenzione alla S.V. per un pronto ed immediato inserimento del settore logistico nell'elenco delle categorie a cui deve essere rapidamente proposto un programma di vaccinazione, non solo per i rischi a cui, realmente, le stesse sono maggiormente esposte ma anche per la garanzia di una continuità di un settore, che si qualifica come il più vitale per il sostentamento di tutta la popolazione toscana”.

Ringraziamo dell'attenzione e esprimiamo cordiali saluti. Il presidente di Asamar Enrico Bonistalli.

## Trasporto aereo e i “ristori”

con la trasparenza necessaria ma senza discriminare il Paese visto che alle altre compagnie sono stati concessi fondi molto più ingenti di quelli messi a disposizione per l'Italia”.

“Inoltre - proseguono i due segretari - il Governo italiano ha previsto una norma che consente al Ministero dello Sviluppo Economico di anticipare le somme mensilmente senza dover attendere l'autorizzazione da parte dell'Europa. Questo è necessario per la tutela dei lavoratori di Alitalia in A.S. fin tanto che la newco Alitalia-Ita non prenderà avvio e auspichiamo che ciò avvenga al più presto”.

“Riteniamo che per l'acquisizione della nuova Ita, spiegano Tarlazzi e Viglietti, si avvii al più presto una trattativa privata ma con un lotto unico per aviation, manutenzione, handling ed una flotta adeguata rispetto alle previsioni del piano industriale. Non solo per tutelare tutte le professionalità e i lavoratori ma anche per motivi industriali perché la newco priva dell'handling e della manutenzione sarebbe fortemente penalizzata rispetto ai competitors europei. Inoltre, l'articolazione societaria già garantisce discontinuità e permette in un secondo momento l'ingresso di privati con quote di minoranza. Questo è il momento di ricostruire la nostra Italia, rilanciando tutto il comparto del trasporto aereo e attraverso la rinascita di una compagnia di bandiera che risponda alle necessità del Paese e del Turismo, in discontinuità con le ultime gestioni dei privati che ne hanno prodotto il dissesto”.

“Questo tema è più complessivamente il problema dell'intero settore, saranno oggetto della manifestazione di dopo domani, giovedì 25 febbraio, in piazza Montecitorio a Roma”.

## Snodo Calambrone

dalla Regione Toscana - e a quanto pare condivisa anche dall'AdSP - per il traffico stradale del Calambrone verso (e da) Tirrenia. Scontato che debba essere tombato lo sbocco dei Navicelli in Darsena Toscana - per dare accessi stradali e ferroviari adeguati alla Darsena Europa - lo sbocco al mare dei grandi scafi da diporto della Darsena Pisa (e delle navette che operano con gli altri insediamenti sui Navicelli) oggi sarebbe ostacolato dal ponte stradale del Calambrone, costruito quasi a pelo dell'acqua e quindi senza una luce sufficiente se non a qualche gommone. I lavori di dragaggio della foce, con la costruzione a cura della Regione di due dighe di protezione, dovevano essere la premessa per deviare la strada di Tirrenia su un nuovo ponte con luce sufficiente per scafi alti. E c'è stata, ormai da due anni, una proposta (il ponte “Bonistalli” dal nome del presidente dell'Asamar che l'aveva presentata) per un viadotto che quasi a ridosso del ponte dell'autostrada, e alla stessa altezza, avrebbe svincolato il traffico turistico da quello pesante per le varie darsene. Una proposta sensata, anche sul piano delle deviazioni della viabilità. Ma come spesso accade, alla proposta sensata si sta preferendo - almeno per quello che risulta - una proposta di minor costo, ovvero sostituire la parte centrale del ponte attuale con un settore levatoio. Meno spesa, ma un casino di problemi in più: il

traffico veicolare rimarrebbe fino all'ultimo confuso tra porto e località turistiche, con il ponte sollevato d'estate si creerebbero file di centinaia e centinaia di metri di auto da e per Tirrenia, la movimentazione costerebbe e imporrebbe comunque passaggi sull'acqua strettamente limitati nel tempo, eccetera. Un rimedio dunque peggiore del male. Ma non c'è qualcuno che si sia preso la briga di andare a monitorare il traffico stradale nei quattro o cinque mesi della stagione turistica? E non stiamo rischiando di vedere il varo dei primi lavori della Darsena Europa con il trogloditico sistema attuale di viabilità al Calambrone?

È proprio il caso di dire: Regione Toscana e AdSP, se ci siete battete un colpo.

## Sottosegretari: “Vuolsi così”

ad affiancare il neo-ministro alle Infrastrutture e Trasporti professor Enrico Giovannini, il nuovo “manuale Cencelli” nell'ammucchiata dei partiti al governo ha designato due persone certamente dabbene, ma che su portualità, logistica e trasporti non sembra siano preparatissimi. Si tratta dell'ex ministro dell'a-

gricoltura dell'IV Teresa Bellanova, già sindacalista per i lavoratori agricoli; e del giornalista della Lega Alessandro Morelli, milanese, laureato in agraria ed esperto di produzioni animali.

Honi soit qui mal y pense, dicevano ipocritamente i francesi d'antan. Ovvero: si vergogni chi pensa male. D'accordo. Però un piccolo dubbio lasciatemelo coltivare: pare che in ballo ci fosse anche l'ex parlamentare Edoardo Rixi, genovese ed esperto di portualità; ma la Lega gli ha preferito il giornalista Morelli. E poiché io diffido dei giornalisti - notoriamente tutt'altro che, cioè che sanno tutto di niente - mi chiedo perché. Mi risponderanno probabilmente che “vuolsi così dove si puote ciò che si vuole e più non dimandare” visto che stiamo celebrando l'anniversario di Dante. Vi basta? Francamente, ameno. Poi magari si dimostreranno bravissimi nella sostanza; ma la forma ha anch'essa il suo peso.

## Onorato Group: i rapporti

aver citato in giudizio alcun istituto di credito con i quali invece è in corso un dialogo costruttivo. Alla luce invece di una proposta - continua la



nota del Gruppo - ricevuta da alcuni hedge fund e direttamente da persone fisiche rappresentanti di non meglio identificati soggetti, confermiamo di aver depositato delle citazioni presso le varie autorità competenti, in quanto suddetta proposta lesiva della compagnia e degli altri creditori. La compagnia rimane comunque tesa alla ricerca di una composizione consensuale anche con i fondi citati in giudizio - conclude la nota - volta alla par condicio di tutti i creditori al fine di preservare una realtà industriale che con i suoi 6.000 collaboratori continua a riscuotere nonostante la grave crisi pandemica piena fiducia da parte del mercato.

PER POMPE E COMPRESSORI DI ALTO LIVELLO

## Equipaggiamenti marittimi con tante soluzioni FGS

LA SPEZIA - Fluid Global Solutions (FGS), fondata nel 2011 a La Spezia, rappresenta oggi un affidabile punto di riferimento per le aziende del settore marittimo. Lo riferisce l'azienda che si rivolge ad armatori, ship management, cantieri di Costruzione e Refitting sia navale che nautici, fornendo supporto tecnico e commerciale di alto livello 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.

Oltre alle linee di prodotto più

tradizionali con le quali FGS si è ritagliata uno spazio sempre più importante nel settore marino - sottolinea ancora l'azienda - la stretta collaborazione con il produttore danese DESMI di Pompe, impianti di trattamento acque di zavorra, sistemi di ottimizzazione energetica per sale macchine (OptisaveTM) hanno allargato le prospettive di crescita dell'azienda proponendosi come partner ideale per nuovi allestimenti di navi passeggeri, mercantili, crociere, Superyacht e militari.

Ultima non per importanza la divisione service di FGS che grazie

all'alto livello di specializzazione del proprio personale è in grado di fornire servizi in sito di manutenzione preventiva e predittiva per pompe marine, industriali e per il settore petrolchimico. La continua attenzione verso i dettagli e l'ottimizzazione dei processi aziendali, grazie ai decisi investimenti nella digitalizzazione aziendale e nella formazione del personale, hanno permesso il proseguimento del percorso di crescita, già segnalato dal Financial Times nel 2017 includendo FGS tra le 1000 aziende europee con il più alto tasso di crescita. Per info: www.fluidglobalsolutions.com.

FGS

FLUID  
GLOBAL  
SOLUTIONS

**PUMPS AND SPARE PARTS**

*We deal with activities related to the fluid machines and their components, including the supply of complete units, their accessories and spare parts with both standard and tailor made solutions. We set ourselves the goal of guaranteeing maximum reliability in terms of product quality and flexibility*

**PRODUCTS:**

- Complete pumps / Compressors / Electric motors
- Spare parts for pumps
- Spare parts for compressors and purifiers

**TARGETS:**

- Production and Resale
- Service and maintenance
- Design and Reverse Engineering

**QUALITY:**

- RINA ISO 9001:2015 certification
- Internal Testing Procedures
- Product's warranty

**TECHNICAL OFFICE:**

- High responsiveness
- Online and on-site support
- Customized projects

**SALES:**

- 2.000 Customers
- Answers in 24H
- 5.000 Orders processed per year

**OPERATIONS:**

- Shipments all over the world
- 100.000 components ready in stock
- 4.000 shipments per year

Phone: +39 0187 1953245  
Fax: +39 0187 1953246  
Email: info@fluidglobalsolutions.com

Registered office:  
Via XXV Aprile, C3 - Loc. Pedemonte  
19021 Arcola - LA SPEZIA  
SHIPSERV: Trade ID: 220420

Exclusive Agent for **DESMI** in Italy and Malta

SHIPSERV  
Find. Connect. Trade.  
TradeNet ID: 220420
 RINA
 www.fluidglobalsolutions.com

120  
Anniversary  
YOUR PARTNER SINCE 1899

**SAVINO DEL BENE**  
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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