

LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LIV n. 66

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 28 AGOSTO 2021

DAI GIUDICI DI TORINO CONFERMATO IL CONTRIBUTO

Terminals, ri-stangata ART

Anche i TAR impongono il pagamento dal 2018 - Nasce un tavolo per verificare attività esenti o meno

.....

La valanga di scadenze fiscali



ROMA - Ci mancava, dopo l'ondata di rincari che ha funestato l'estate degli italiani, il fuoco di sbarramento delle scadenze fiscali: 163 adempimenti entro fine agosto, e poi tanti altri ancora nelle settimane seguenti. Scadenze e pagamenti - scrive in un amaro documento il MOIGE Onlus - che colpiranno professionisti, (segue in ultima pagina)

TORINO - Non si comincia bene nella ripresa dopo le ferie. E anche se la notizia ormai è stata largamente diffusa le prime reazioni sono ancora attese. Il fatto: l'ART, l'Autorità Regolazione Trasporti ha vinto definitivamente sui vari ricorsi presentati dalle associazioni dei terminalisti: e ora chiede agli stessi terminali il pagamento del contributo di legge fin dal 2018. È una brutta tegola che si abbatte su strutture che non sempre se la sono cavata in questi due anni di pandemia: e che comunque hanno sempre contestato anche in punta di diritto la legittimità del contributo, specie per gli arretrati. C'è una premessa alle recenti decisioni del TAR di Torino che non lascia molte possibilità ai terminalisti: la sentenza in merito del Consiglio di Stato: al quale comunque le associazioni potrebbero tentare di ricorrere di nuovo, se non altro per allungare i tempi.

Sulle possibilità di continuare la battaglia le opinioni sono al momento sotto esame: sia Assiterminal che Assimpresse hanno chiesto - e A.F. (segue in ultima pagina)



Nave Vespucci: una crociera tutta atipica

LIVORNO - Per tradizione lo dovremmo aspettare nel nostro porto, entro la metà di settembre: ma quest'estate la crociera di addestramento degli allievi dell'Accademia (segue in ultima pagina)

UN'ANALISI APPROFONDATA DALLA PORTS OF GENOA

Traffici in ripresa, ma quanto?

Settore per settore gli indicatori dai movimenti di luglio nei tre scali del sistema partendo dalle economie globali

GENOVA - È un'analisi complessa, ma val la pena una volta tanto di leggerla con attenzione, perché ha valenza non solo per il sistema portuale ligure. Gli ultimi report disponibili - riferisce il sistema portuale - sull'andamento delle economie e degli scambi globali riportano segnali contrastanti. Se tutti sono concordi su una ripresa economica e del commercio rispetto a quanto registrato nei primi 7 mesi del 2020, le previsioni di chiusura del 2021 e della data in cui le varie economie riusciranno a tornare sui volumi precedenti alla pandemia divergono anche profondamente.

L'ultimo World Economic Outlook redatto dal Fondo Monetario Internazionale, ad esempio, ha stimato una crescita del PIL mondiale per il 2021 al 6,0% e del 4,9% nel 2022. Questo compenserebbe (segue in ultima pagina)

Sovvenzioni: Grimaldi apre il fuoco

LIVORNO - L'editoriale della rivista del gruppo Grimaldi, attualmente proposta sul web, comincia in modo molto significativo così: "Il Gruppo Grimaldi ha lottato per anni contro l'insensata elargizione di denaro dei contribuenti a favore di vettori in perdita su rotte perfettamente operabili in assenza di contributi. Mentre A.F. (segue a pagina 8)

PER I BACINI, L'INTERPORTO, IL MARINA DEL MEDICEO E LA PORTO 2000

Livorno, il settembre dei (tanti) fatti?

Stanno venendo al pettine i problemi da troppo tempo in stand-by su importanti scelte strategiche

.....

Autisti TIR: mestiere duro ma che paga

MILANO - È l'argomento del giorno, compreso sui dibattiti televisivi: mancano in Italia autisti per i TIR, malgrado le paghe abbiano ormai superato quelle di un medico generico o di un laureato in materie letterarie. E non è soltanto il boom della ripresa dei traffici a breve scala a far crescere la domanda: mentre le politiche europee puntano sempre più sulla ferrovia, la realtà conferma che ancora oggi il TIR sulle lunghe percorrenze è altrettanto e forse più competitivo. I TIR d'oggi sono anche macchine estremamente A.F. (segue a pagina 8)



LIVORNO - Siamo arrivati, con la prossima settimana, ad un mese che per molti porti nazionali si preannuncia pieno di impegni. E tra i porti, quello di Livorno, capofila dell'AdSP del Tirreno Nord ha un calendario sostanziale per iniziative. Almeno secondo le dichiarazioni rilasciate. A luglio dal suo presidente Luciano Guerrieri.

Primo impegno, la consegna formale dei bacini di carenaggio ai vincitori della gara d'appalto, il gruppo che fa capo all'Azimut/Benetti in joint con i riparatori navali labronici. È stata, come tutti sanno, una storia quasi kafkiana, con ricorsi e controricorsi al TAR, comprese denunce e richiami alla magistratura. La consegna formale dei bacini dovrà impegnare i vincitori a rimettere in funzione quello che era il secondo bacino di carenaggio del Mediterraneo, oggi trasformato in una darsena senza più servizi né idraulici né elettrici, senza più barcaporta, con il fondo della vasca probabilmente riempito di fango, da dotare nuovamente di gru dopo la demolizione di quelle vecchie e cadenti. Il sistema bacini è sempre più importante, come si vede dai programmi dei tanti porti tirrenici di dotarsene o di aumentare quelli esistenti. L'impegno economico è, per restituire il "bacinone" alla funzionalità, superiore ai 20 milioni di euro A.F. (segue a pagina 8)

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

Per un mondo a zero emissioni, inizia dal tuo magazzino.



L'utilizzo di carrelli elevatori alimentati con batterie al litio ti aiuta a sviluppare il tuo business in modo sostenibile: l'assenza di emissioni di CO² e di gas di scarico contribuisce a ridurre l'impatto ambientale delle tue attività quotidiane in magazzino. Oltre ad avere benefici in termini di efficienza, performance e sicurezza.



www.jungheinrich.it/speciale-litio

JUNGHEINRICH

memlogisticatrasporti@gmail.com



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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				LI	SP	GIT	NA	GE	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC ALYSSA	MW136A	12-9	Vedi	9-9	Vedi	14-9	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	T.B.N.	MW137A	19-9	Serv.	16-9	Serv.	21-9	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SAMANTHA	MW138A	26-9	9	23-9	3	28-9	18	11	18	18	18	18
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT	AN				
	MSC YASHI B	MC135A	6-9	8-9	10-9					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MAXINE	MC136A	13-9	15-9	17-9					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC CARLOTTA	MC137A	20-9	22-9	24-9					18	18	18	18
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	BLANK SAILING		9-9	11-9				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	PUSAN C	MA135A	16-9	18-9				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	APL SAVANNAH	ONNB5E	23-9	25-9				18	(via SP)	18	18	18	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CHARLOTTE	YY135R								7-9			
	MSC CHARLOTTE	YY136R								14-9			
	MSC CHARLOTTE	YY137R								21-9			
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC MINA	FJ126W			Vedi	8-9	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC SIXIN	FJ135E			Serv.	16-9	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	T.B.N.	FJ136E			16	23-9	15	18	18	18	18		
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Hai Phong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC RIONA	YM135A	4-9	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC JENNY	YM136A	11-9	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC RIONA	YM137A	18-9	16	8	18	18	18	18	18	18		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	VEGA SIGMA F	YA135A	2-9		Vedi		Vedi			Vedi			
	JSP BORA	YA136A	9-9		Serv.		Serv.			Serv.			
	VEGA SIGMA F	YA137A	16-9		2		3			18			
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	MSC RIONA	YM135A	4-9		Vedi		Vedi			Vedi			
	MSC JENNY	YM136A	11-9		Serv.		Serv.			Serv.			
	MSC RIONA	YM137A	18-9		1		3			18			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
					Vedi	Vedi		Vedi					
					Serv.	Serv.		Serv.					
					12	7 e 8		12bis					
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS					
	MSC ALYSSA	MW136A	12-9	9-9	14-9	Vedi							
	T.B.N.	MW137A	19-9	16-9	21-9	Serv.							
	MSC SAMANTHA	MW138A	26-9	23-9	28-9	3							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA										
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:				
MSC LEA	AE134A	31-8	30-8							HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC CAITLIN	AC135A	7-9	6-9			4-9							
MSC LEA	AC136A	14-9	13-9			11-9							
MSC NILGUN	AC134A					29-8				THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
T.B.N.	AC135A	3-9				5-9							
T.B.N.	AC136A	10-9				12-9							
MSC ALIX 3	AA135A	1-9	31-8			30-8				PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC GIOVANNA	AA136A	8-9	7-9			6-9							
MSC RHIANNON	AA137A	15-9	14-9			13-9							
AS PAMIRA	AB134A	29-8				31-8	4-9			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC MASHA 3	AB135A	5-9	4-9			7-9	11-9						
SPIRIT OF TOKYO	AB136A	12-9	11-9			14-9	18-9						
SPIRIT OF CHENNAI	AM135A					18-9				DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MAERSK HOUSTON	134E					29-8				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
MAERSK HANGZHOU	135E					5-9							
MAERSK HORSBOURGH	136E					12-9							
T.B.N.	AH134A	1-9	31-8	30-8						GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
T.B.N.	AH135A	8-9	7-9	6-9		1-9	3-9						
CONTSHIP IVY	AY134A	2-9			31-8		2-9			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
T.B.N.	AY135A	9-9					29-8	4-9					
MICHIGAN	AS135A	1-9	3-9			31-8				DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC TIA	AS136A	8-9	10-9			7-9							
MICHIGAN	AS137A	15-9	17-9			14-9							
LUEBECK	AH135A					29-8				BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
LUEBECK	AH136A					5-9							

IN VISTA TURISTICA NELLE AREE DEL CILENTO

La flottiglia del Qatar a Marina di Camerota



Nelle foto: Il mega-yacht dell'emiro, il team del porto e un dettaglio degli arrivi.

SALERNO – Una bella operazione per una imponente flotta di personalità in visita turistica. Lunedì 23 agosto al porto di Marina di Camerota, associato ad Assormeggi Italia è arrivata una richiesta al limite dell'impossibile: organizzare

l'assistenza nell'approdo di ben sette yacht e quattro autovetture. È in arrivo un'importante personalità internazionale.

Scattano immediatamente i preparativi sotto il coordinamento del direttore del porto Gerardo Principe

e la super visione delle forze dell'ordine. Si tratta dell'arrivo di Hamad Bin Khalifa Al Thani ex emiro (dal 1995 al 2013) del Qatar e padre dell'attuale emiro qatariota Tamim bin Hamad Al Thani. La sua unità da diporto misura circa 70 metri.

Via terra arrivano quattro automobili. La più costosa è una Lamborghini suv di colore bianco. Si parcheggiano di fronte l'ufficio turistico. Arrivano anche i primi due yacht. Fanno parte della flotta che ne conta in totale sette. Hanno una lunghezza che si aggira intorno ai 30 metri. Ma sono quelli più piccoli. Più tardi il parco auto si allarga con un furgone 9 posti Mercedes con i vetri scuri e un'altra Mercedes station wagon.

Davvero complimenti a Gerardo Principe ed al suo staff. In sole cinque ore hanno allestito un tratto

di banchina di ben 125 metri attrezzandola con sistemi di ormeggio, acqua e corrente, garantendo il massimo della sicurezza agli ospiti e soprattutto a dare lustro al Marina di Camerota.

Chi si intende di portualità - scrivono gli amici ormeggiatori locali - sa bene che un'operazione del genere non è facile affrontarla e risolverla in così poco tempo. Solo addestramento, professionalità, sinergia e grande passione per il proprio lavoro ti permettono simili risultati. E si meritano i complimenti degli ospiti.



Bagnini a 4 zampe per i bimbi del Gaslini

Originale evento del "Porto dei piccoli" in collaborazione con la Scuola Italiana Cani Salvataggio "Vela" – Liguria (SICS)

GENOVA – Ha avuto luogo ieri, venerdì, presso lo stabilimento elioterapico collegato all'ospedale Gaslini, una dimostrazione per i bambini dell'ospedale dell'utilizzo dei cani addestrati al salvataggio in mare.

«Poter interagire con i cani e scoprirne l'utilità sociale è un'esperienza bellissima per i bambini» dichiara Gloria Camurati Leonardi, fondatrice e direttore generale dell'associazione Il Porto dei piccoli «con questa attività, siamo riusciti a coniugare la nostra presenza alla spiaggia del Gaslini con il progetto Gimme five, grazie al quale abbiamo portato, da alcuni anni, l'attività assistita con gli animali nell'Istituto. Ringraziamo tanto la Scuola Italiana Cani Salvataggio per essere stata ancora una volta al nostro fianco in questa bellissima iniziativa a favore dei piccoli pazienti di cui ci prendiamo cura ogni giorno in corsia».

Il programma della giornata ha comportato una dimostrazione della sezione ligure della SICS, la più grande organizzazione mon-

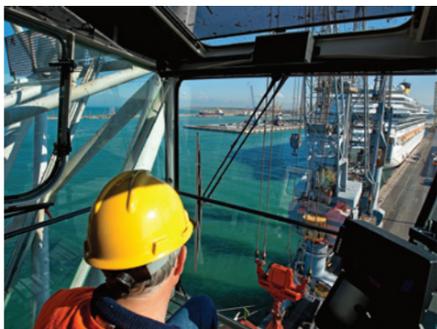


diale dedicata alla preparazione dei cani da salvataggio nautico, che ha messo a disposizione quattro unità cinofile specializzate. A seconda delle condizioni del mare, dopo una dimostrazione delle competenze necessarie per garantire la sicurezza in acqua, era previsto un loro intervento simulato. A conclusione dell'evento, i bambini e gli adulti hanno potuto interagire con i bagnini a quattro zampe.

«È un grande piacere trovarsi nuovamente al fianco de "Il Porto Dei Piccoli" per questa iniziativa

a favore dei piccoli pazienti del Gaslini» commenta Costantino Laurenzano, esperto operatore SICS «faremo conoscere il lavoro che questi "angeli a quattro zampe", ci piace definirli così, svolgono ogni estate sulle spiagge e sui laghi in tutta Italia.

L'iniziativa è organizzata dal Porto dei piccoli nell'ambito del progetto Let's go to the beach che propone attività ludico-didattiche tre volte a settimana sulla spiaggia ed eventi speciali dedicati ai bambini.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA international forwarders

William Shepherd port agents since 1875



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

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



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



delcoronascardigli.com

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



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



PER IL SUPPORTO DURANTE L'EMERGENZA INCENDI IN SICILIA

Grazie a Caronte & Tourist dalla Protezione Civile

MESSINA – “Sento il dovere istituzionale di porgere sentiti ringraziamenti, a nome di tutto il sistema regionale di Protezione Civile, per la fattiva collaborazione prestata per il passaggio dei numerosi volontari e dei mezzi provenienti dalle regioni del nord. Avete così consentito il libero, gratuito ed agevolato transito delle Colonne Mobili Regionali di Protezione Civile che ci hanno supportato con perizia e impegno durante il periodo dell'emergenza incendi. Tale vostra sensibilità, peraltro già manifestata in occasione dell'emergenza Covid vi inserisce a pieno titolo nel sistema nazionale di Protezione Civile, e consente a noi

di poter continuare a contare sul vostro sostegno”.

È quanto si legge nella nota che Salvatore Cocina, capo del dipartimento Regionale della Protezione Civile della Regione Siciliana, ha inviato al presidente del Gruppo Caronte & Tourist, Olga Mondello Franza.

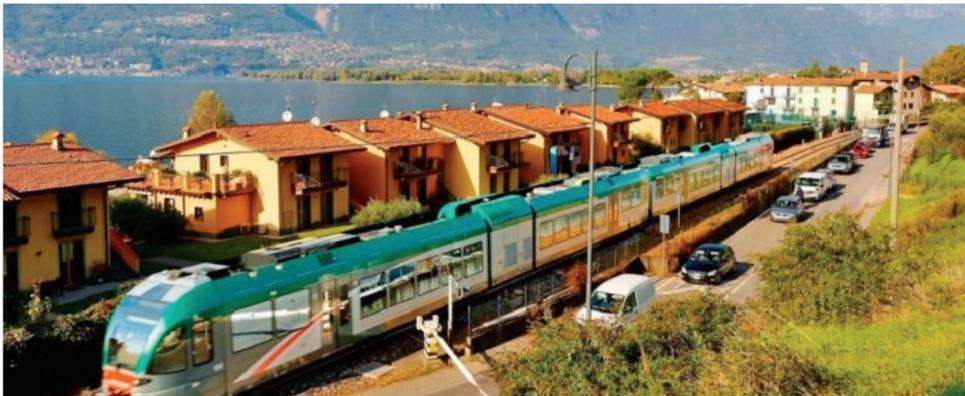
“Abbiamo solo fatto la nostra parte” - scrive in risposta il presidente del Gruppo C&T. Che ha voluto a sua volta ringraziare “i volontari, i tecnici e tutti coloro che sotto il puntuale e sapiente coordinamento della Protezione Civile hanno generosamente e duramente lavorato per limitare i danni causati dalla irresponsabile e criminale azione

di persone o gruppi organizzati che non amano la Sicilia”.

Ricordiamo che lo scorso 2 agosto, non appena decretato lo stato di mobilitazione del Servizio Nazionale della Protezione Civile in conseguenza della gravissima emergenza incendi in Sicilia, Caronte & Tourist aveva immediatamente messo a disposizione le proprie navi e predisposto una corsia preferenziale a Villa San Giovanni per facilitare l'imbarco dei 130 volontari e dei 58 mezzi al seguito provenienti da Emilia Romagna, Friuli, Lombardia, Piemonte, Veneto, Provincia autonoma di Bolzano e Provincia autonoma di Trento.

ANCHE IN ITALIA CON TRE REGIONI CHE AVVIANO IL PROGETTO

Treni a idrogeno, passi avanti



ROMA – La notizia è che i treni con trazione a idrogeno si fanno strada anche in Italia. E non c'è solo la Lombardia intenta - con il progetto H2iseO promosso da FNM - a trasformare in realtà la mobilità ferroviaria regionale a idrogeno. Anche la Valle d'Aosta e la Toscana stanno compiendo passi avanti in questa direzione, che potrebbe essere seguita nel prossimo futuro anche da altre Regioni italiane. Lo riferisce Alstom, ad oggi l'unico fornitore internazionale di convogli con propulsione a fuel cell di H2 e con sito produttivo anche in Italia.

Dopo la recente approvazione di una legge regionale sui treni a idrogeno, lo scorso 12 agosto il Dipartimento trasporti dell'Assessorato Affari Europei, Politiche del lavoro, inclusione sociale e trasporti della Regione

Valle d'Aosta ha infatti pubblicato sul proprio sito internet istituzionale un documento con cui viene dato avvio all'indagine di mercato finalizzata ad individuare il soggetto a cui affidare uno “studio di interventi infrastrutturali per la mobilità a idrogeno in Valle d'Aosta”, in attuazione della già citata legge regionale.

Questo studio, come si legge nel documento pubblicato dall'amministrazione valdostana, dovrà comprendere “verifiche economiche, ambientali e di integrazione tra i diversi vettori energetici, fermo restando i già previsti interventi di elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Ivrea”, una valutazione costi-benefici “dell'utilizzo del vettore energetico idrogeno come opzione ulteriore rispetto a quelle oggetto di valutazione per la tratta

ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier”, una verifica “dei dati della programmazione europea, aggiornamento e approfondimento degli studi già disponibili e consultazione di Rete Ferroviaria Italiana, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Piemonte e eventuali operatori industriali di settore”.

Le manifestazioni di interesse per candidarsi a questo incarico, il cui valore stimato è di 18.000 euro, dovranno pervenire agli uffici regionali a stretto giro, entro il prossimo 1 settembre. Da parte sua la Toscana ha avviato contatto con Alstom e sta studiando il bando valdostano per procedere sulla stessa direzione. I vantaggi dei treni a idrogeno, come noto, sono ambientalmente al top perché le emissioni si limitano a vapor d'acqua.

NELL'AMBITO DELLA RASSEGNA REGIONALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

ViVi il Verde: immagini per un concorso

Fotografare un paesaggio terrestre o costiero per partecipare all'originale concorso



comunita/incontrare-il-patrimonio/vivi-il-verde/vivi-il-verde-2021/vivi-il-verde-2021-il-concorso-fotografico.

BOLOGNA – Raccontare per immagini ‘il paesaggio che cura’ è il tema centrale del concorso ViVi il Verde. In occasione dell'ottava edizione della rassegna regionale “ViVi il Verde” (17-19 settembre 2021) il Servizio Patrimonio culturale della Regione Emilia-Romagna indice un concorso aperto a tutti i fotografi, professionisti e non, senza limiti di età.

I partecipanti devono inviare in formato digitale una o massimo due fotografie a colori o in b/n scattate in Emilia-Romagna che illustrino liberamente il tema della rassegna, ‘il paesaggio che cura’. L'obiettivo proposto è quello di mettere a fuoco il ruolo centrale nella vita di tutti noi del

verde che ci circonda. In particolare per il nostro personale benessere e per il bene della comunità; per l'azione curativa che può esercitare su alcune malattie, infine per l'armonia e la bellezza che infonde, da scoprire o riscoprire, e la capacità di farci ritrovare noi stessi ed essere luogo di incontro ideale per una socialità ritrovata dopo le restrizioni dovute alla pandemia.

La partecipazione al concorso è gratuita e aperta fino a domenica 14 novembre 2021. Per consultare il bando e scaricare il modulo di partecipazione cliccare qui <https://patrimonioculturale.regione.emilia-romagna.it/aree-tematiche/>

SECONDO UN REPORT DI NEWS MOTORI

Crisi chip, paga specialmente l'auto

TOKYO – I più colpiti, al momento, sono Toyota e Volkswagen, ovvero big più big del mondo dell'auto: ma anche Stellantis, General Motors e altri marchi considerati minori sono minacciati dalla crisi dei chip. Le previsioni più pessimistiche parlano di un taglio alla produzione delle auto che potrebbe arrivare tra il 30 e il 40 per cento, e durerebbe almeno fino a metà dell'anno prossimo. A catena, rischia di entrare in crisi anche l'intero trasporto navale delle car-carriers, che interessano tanti porti italiani.

Perché i chip sono diventati così rari (e quindi, ovviamente, costosi)? Secondo gli analisti di questo mercato il chip crunch è iniziato durante la pandemia, quando alcuni stabilimenti hanno dovuto chiudere i battenti a causa del lockdown. Non solo. Secondo News Motori con il lockdown, molte persone che erano costrette

a stare a casa hanno acquistato in massa questi dispositivi: anno chip le consolle dei videogiochi, i computer, i telefonini e molti altri strumenti tecnologici. Quindi c'è stato un aumento della domanda in un momento caratterizzato da una riduzione della produzione. Completa il quadro il fatto che le aziende produttrici non si aspettavano un'impennata della domanda. Anzi, si aspettavano un calo. E così sul mondo delle auto, già in piena crisi Covid, si è scatenata una sorta di tempesta perfetta. Tanto pesante che sempre secondo gli analisti diventa difficile mantenere i piani internazionali di “elettrificazione” della produzione dell'auto entro in 2035, fino a due anni fa dati per scontati.

C'è infine anche l'incetta delle materie rare alla base dei chip, fatta in particolare dalla Cina, che rimane uno dei più grandi produttori del



mondo. A conferma che oggi le guerre non si fanno più con le armi tradizionali, ma con le più raffinate tecniche del mercato.

PRESENTATO A LIVORNO IL PROGETTO MAREVIVO-RENOLIS

Fritture a bordo? Occhio all'olio!



Luciano Guerrieri

LIVORNO – Alla presenza del presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, presso l'area pedonale Andana degli Anelli del porto Mediceo, è stato inaugurato due giorni fa il progetto “Save the sea - recycle cooking oil”, al quale

l'Autorità di Sistema ha aderito nel mese di marzo in collaborazione con l'Associazione Marevivo Onlus ed il Consorzio RenOlis. Il progetto è volto alla sensibilizzazione ed al fattivo recupero degli oli alimentari esausti prodotti dalla nautica da diporto.

Quella degli oli alimentari sembra una piccola cosa sul mare, ma è invece un pericolo troppo a lungo sottovalutato. Come è stato spiegato giovedì scorso nella conferenza stampa di presentazione, l'olio alimentare, specie se bruciato o comunque versato in mare, genera una catena di eventi negativi che comportano spesso effetti nei mesi se non più. Da qui l'invito a provvedere allo stivaggio in appositi contenitori per conferirlo poi nei punti di raccolta.

PROPOSTO DALLA REGENT USA, FORSE IN ADRIATICO

“Seaglider”, quasi idrovolante da 300 km/h

La Adriatic Fast Ferries croata ne avrebbe già ordinato un esemplare - Viaggerà full electric



BOSTON – Dopo il progetto norvegese dei traghetti full electric senza conducente, è in arrivo il “Seaglider” della società americana Regent. È un po' idrovolante e un po' aliscafo, tutto elettrico che si dice rivoluzionerà il mondo dei viaggi su acqua. Non è né una barca né un aereo e va veloce, molto veloce. È l'ultimo modello concepito da un gruppo di ingegneri che proviene dal MIT (Massachusetts Institute of Technology). Un mezzo con velocità massima di 180 miglia l'ora (circa 289 km), che l'azienda ha concepito con la speranza di cambiare radicalmente il futuro del trasporto via mare. Per ora sulle brevi distanze,

essendo full electric, ma si sa che poi si arriverà anche ad autonomie maggiori, integrando la riserva di energia elettrica con la produzione a bordo dalla trasformazione dell'idrogeno.

Tra i primi ad aderire alle proposte Regent sembra esserci la ex compagnia croata Jadrolinija, oggi diventata Adriatic Fast Ferries. Secondo notizie sui suoi siti ci sarebbe già un pre-contratto con reggente per un esemplare di “Seaglider” da adibire entro 3 anni sulle coste est dell'Adriatico, con probabile proiezione anche sulle rotte con l'Italia. Vista la velocità proposta, la traversata sarebbe poco più di una gita in tram in centro città.



DALL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DI GENOVA

Al Rina Consulting coordinare il project della diga foranea

Aggiudicate nell'ultima settimana 4 gare del programma straordinario, altre 3 nei prossimi giorni per un impegno complessivo di circa 80 milioni di euro



Paolo Emilio Signorini

GENOVA – Nell'ultima settimana sono stati aggiudicati tre appalti integrati complessi relativi ad altrettante opere del Programma straordinario degli interventi per la ripresa del porto ed è stato affidato a RINA Consulting l'incarico di coordinamento progettuale, controllo qualità, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e supporto tecnico all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (PMC) per la realizzazione della nuova Diga foranea di Genova. Inoltre, entro la fine di agosto, sono predisposte le aggiudicazioni di ulteriori tre opere per un impegno complessivo di circa 80 milioni di euro.

Al riguardo, il presidente Paolo Emilio Signorini dichiara: "Il servizio del Project Management Consultant (PMC) consente all'Ente di disporre di un efficace supporto tecnico, amministrativo e gestionale dedicato ad un'opera

così rilevante. Nella prima fase Rina Consulting Spa affiancherà AdSP durante i complessi iter approvativi presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Ministero della Transizione Ecologica. In parallelo saranno avviate sin da subito le attività di ottimizzazione dell'intero iter procedurale e quelle di predisposizione dei documenti per l'avvio entro l'anno in corso della gara di appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori. La collaborazione sinergica tra le attività dell'Ente e quelle del PMC costituisce un presupposto fondamentale per realizzare un'opera così complessa, unica nel panorama italiano degli ultimi 50 anni, finalizzata a garantire il necessario sviluppo infrastrutturale ed economico al primo porto italiano".

Roberto Carpaneto, amministratore delegato di RINA Consulting: "Siamo orgogliosi di partire con le attività di project management per un'opera così importante per il porto di Genova, per la nostra Regione e per il Paese intero. La nuova diga sarà fondamentale per l'evoluzione dell'economia del mare italiana e dello sviluppo dei commerci dell'Europa meridionale oltre che essere un'opera marittima di protezione tra le più grandi e profonde mai realizzata al mondo. Le nostre esperienze, raccolte in anni di progetti seguiti in Italia e nel mondo, insieme con le capacità dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona, saranno di grande utilità in questo ruolo di

project manager che sempre più si sta dimostrando essere decisivo nello sviluppo di progetti complessi. Un esempio recente è stato la realizzazione del Ponte San Giorgio qui a Genova, per il quale abbiamo svolto lo stesso ruolo."

Le altre aggiudicazioni, già in essere, riguardano la progettazione definitiva ed esecutiva, e l'esecuzione dei lavori di ampliamento di Ponte dei Mille Levante, nel terminal crociere del porto di Genova, affidati al R.T.I. Fincosit; di dragaggio del bacino portuale di Sampierdarena e del porto passeggeri assegnati al R.T.I. R.C.M. Costruzioni e infine degli interventi di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra' lato sud aggiudicati al R.T.I. Consorzio Stabile 3Emme Difesa e Territorio.

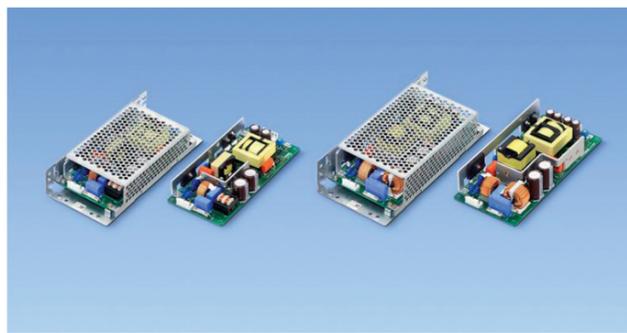
Entro la fine del mese saranno aggiudicati ulteriori tre appalti relativi all'adeguamento delle infrastrutture di security portuale per ottimizzare i controlli e aumentare la sicurezza del Porto; al consolidamento di ponte San Giorgio banchina di levante - uno dei quattro interventi finalizzati al consolidamento statico e potenziamento delle dotazioni di banchina del porto storico e terminal passeggeri - e all'ammmodernamento e prolungamento del nuovo parco ferroviario Rugna che sarà dotato di nove binari a servizio dei terminal Bettolo e PSA SECH.

L'iter procedurale non è stato rallentato dalle ferie estive consen-

tendo un significativo passo avanti nell'attuazione degli interventi previsti dal Programma straordinario.

Alimentatori open-frame super convection cooled

PCB piccolo e compatto ottimizzato per convezione in aria libera - Alta efficienza per ridurre il consumo di energia - Fino a 10 secondi 200% peak power e con 5 anni di garanzia



TOKYO – COSEL Co, Ltd (6905: Tokyo) ha annunciato oggi l'aggiunta di alimentatori raffreddati a convezione ad aria libera da 150 W e 300 W, LHP150F e LHP300F. Progettati per applicazioni industriali che richiedono elevati livelli di sicurezza, LHP150F e

LHP300F sono certificati secondo EN62477-1 (OVC III). I prodotti hanno un'ampia gamma di tensioni di ingresso universali da 85 a 264 Vac e hanno un'elevata efficienza tipica del 93%. LHP150F e LHP300F sono disponibili in cinque diverse tensioni di uscita solitamente utilizzate nell'automazione e nei processi industriali, con una capacità di potenza di picco del 200% fino a 10 secondi per carichi dinamici. Il prodotto standard è un open frame, con chassis e cover disponibili come opzione.

Le applicazioni industriali richiedono alimentatori efficienti in grado di lavorare in diversi ambienti con un elevato livello di sicurezza. LHP150F e LHP300F sono certificati EN62477-1 Over Voltage Category Three (OVC III), il che significa che un'apparecchiatura finale alimentata da questi prodotti può essere collegata direttamente al pannello di distribuzione principale senza aggiungere un ulteriore livello di isolamento. Ciò semplifica il compito del progettista dell'impianto, riducendo i costi e garantendo il massimo livello di efficienza.

Progettati per applicazioni in tutto il mondo, LHP150F e LHP300F

hanno una tensione di ingresso da 85 a 264VAC. Sono disponibili cinque tensioni di uscita: 24 V, 30 V, 36 V, 42 V e 48 V con rispettive correnti di uscita di 6,3 A, 5,0 A, 4,2 A, 3,6 A e 3,2 A per LHP150F e 12,5 A, 10,0 A, 8,4 A, 7,2 A e 6,3 A per LHP300F. La tensione di uscita può essere regolata utilizzando un potenziometro incorporato.

LHP150F e LHP300F sono progettati con un elevato livello di controllo dinamico e una potenza in grado di sostenere lunghi picchi di carico, rendendo possibile fornire il 200% per un massimo di 10 secondi della potenza nominale quando si verifica una situazione di picco di carico. Ad esempio, la versione con uscita a 24 V LHP150F fornisce una corrente permanente di 6,3 A con un picco fino a 12,6 A. LHP150F e LHP300F hanno un isolamento input to output di 3.000 Vac, input to ground (FG) di 2.000 Vac e output to ground (FG) di 500 Vac. Includono circuiti integrati di protezione da spunto, sovracorrente e sovratensione. I tipi UL62368-1, C-UL (equivalente a CAN/CSA-C22.2 No.62368-1) EN62368-1, EN62477-1 (OVC III) e sono inoltre conformi a DEN-AN.

Per soddisfare i requisiti specifici delle varie applicazioni, sono disponibili una serie di opzioni tra cui Coating (C), Low leakage current (G), tipo di connettore EP (J4), Remote ON/OFF (R), chassis (S), chassis e cover (SN), tipo di morsetteria (T), connettore a un banco di condensatori esterno (U1), connettore di uscita a 8 pin (solo LHP300) (J5), morsetteria push-in (T4) e Built-in DC fuse (DC).

Le serie LHP150F e LHP300F hanno una garanzia di cinque anni e sono conformi alle Direttive europee RoHS, REACH e Bassa Tensione.

I SINDACATI NAZIONALI CHIEDONO REGOLE E RISORSE

Controlli Covid sui mezzi pubblici

Sollecitati tavoli di coordinamento nelle prefetture sulle singole realtà locali

ROMA – "Le Linee guida per stilare piani sul trasporto pubblico locale siano oggetto di confronto con le parti sociali e sia estesa la partecipazione ai tavoli prefettizi anche al sindacato". A chiederlo unitariamente i segretari generali di Filt-Cgil, Stefano Malorgio, Fit-Cisl, Salvatore Pellicchia e Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi.

"Il ritorno del controllo sui mezzi - sottolineano i tre diri-

genti sindacali - esteso non solo ai titoli di viaggio ma anche alla corretta applicazione delle misure anti-Covid, relative alla capienza all'80% al distanziamento e al corretto utilizzo della mascherina, porrà problemi di gestione non facili se non ci si confronta su come e con quale personale verrà svolta tale attività. Nessuno pensi che il controllo sui bus ricada sugli autisti: siano stanziate risorse aggiuntive per reperire il

personale necessario a svolgere i suddetti compiti".

Proseguono i tre segretari generali: "La pianificazione di servizi aggiuntivi sconta notevoli ritardi anche per limiti strutturali dei bus turistici nelle città e serve differenziare gli orari. Non ci sono stati tavoli di coordinamento anche con le parti sociali ed è responsabilità di tutto il Governo. Il protocollo sulla sicurezza sottoscritto il 20 marzo 2020 fra Ministero delle

Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e parti sociali richiede un aggiornamento alla luce delle evoluzioni che ci sono state negli ultimi mesi".

"Il rischio reale - avvisano Malorgio, Pellicchia e Tarlazzi - è quello di bloccare il servizio soprattutto sui treni regionali. Inoltre il trasporto pubblico locale è il settore a più alto rischio di aggressioni al personale e temiamo una escalation di tensione non governabile".



PORT & SHIPPING TECH
XIII edizione

main conference
genoa shipping week

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

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: 

IN COLLABORAZIONE CON:  

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi



La stazione di servizio del futuro



Summit&Expo



ConferenzaGNL



Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

CON LA PROPOSTA DEL CENTROSTILEDISIGN

Così si può volare sull'acqua



GENOVA - Il notiziario "Liguria Nautica" gli ha dedicato un intero e articolato servizio di cui riprendiamo una parte segnalata dal centro stile Cipriani che la sta lanciando: è Future-E, la più recente proposta di un natante elettrico, che sembra un'auto, per volare sulle onde. Sintetizza l'industria nautica, quella aeronautica e quella automobilistica, che insieme hanno creato una barca che vola sulle onde, sostenuta da quattro foil, nel massimo della sostenibilità. Quattro ali retrattili, infatti, consentono in combinazione con motori elettrici di navigare nel massimo confort con minimi impieghi di potenza. Future-E è un'innovativa proposta di Centrostiledesign, l'azienda creativa guidata da Davide Cipriani, per una mobilità sull'acqua sostenibile, che segue le ultime vocazioni nel campo dello yacht design, capace

di ibridare il natante con gli stilemi, i concetti e le tendenze più evolute del car design.

Gli interni futuristici possono ospitare il pilota e tre passeggeri. Il cruscotto è una combinazione perfettamente riuscita di schermi avvolgenti. Tutti i dati di navigazione e motore sono sotto gli occhi del pilota. La sua struttura è realizzata in fibra di carbonio, prodotta al 100% da fibra riciclata, con rinforzi strutturali in schiuma riciclata. Anche i foil e i timoni sono realizzati in fibra di carbonio. Tutti gli elementi sono riciclabili.

Future-E è una barca a impatto zero: zero emissioni di CO₂, zero rumore, zero onde. Per la propulsione ci sono due opzioni. Motori fuoribordo o entrobordo accoppiati a propulsione ad elica di superficie. Con le opzioni di pacchetti di potenza variabile, Future-E può

raggiungere una velocità massima di oltre 30 nodi.

SOTTO L'EGIDA DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

Trofeo del Mare a Marina di Ragusa

RAGUSA - Un sogno di libertà infinito. Come il mare, quella sconfinata massa d'acqua che è fonte di vita per il nostro pianeta e che è crocevia e punto di incontro di popoli. Torna nuovamente ad essere protagonista centrale della nuova edizione, la ventunesima, del "Trofeo del Mare", la manifestazione che sotto l'egida della Lega Navale Italiana racconta le storie di grande passione di uomini e donne che vivono ogni giorno il mare e di mare, che operano, lavorano, raccontano questo nostro "grande amico blu" e se ne fanno, ognuno per proprio conto, sostenitori, divulgatori, difensori, ciascuno pezzo importante di un puzzle che compone un viaggio senza mai fine.

Per questo 21esimo appuntamento, che si svilupperà in due giorni, 4 e 5 settembre, il "Trofeo del Mare" torna ad essere itinerante, lasciando Pozzallo, dove per anni ha raccontato tante storie, per approdare al Porto



Turistico di Marina di Ragusa tra suggestioni, storia e antica civiltà, lungo una costa che continua ad abbracciare il Mediterraneo.

La serata di premiazione si svolgerà sabato 4 settembre alle ore 21 assieme a tutti i protagonisti premiati quest'anno, ma domenica 5, dalle 19 e fino a mezzanotte, verrà lanciato un nuovo format che si affiancherà alla tradizionale serata di gala. Per la prima volta si darà spazio a "Voci dal mare - dalle sponde del Mediterraneo" con l'obiettivo di parlare, attraverso

numerose e variegati voci, "dell'universo mare" con il racconto dei suoi tanti protagonisti. Il premio si avvale di prestigiose partnership istituzionali: la Marina Militare, la Guardia Costiera, la Soprintendenza del Mare della Regione Siciliana, la Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali di Ragusa, la Lega Navale Italiana, il Comune di Ragusa, la Camera di Commercio del Sud Est, il Libero Consorzio Comunale di Ragusa, la Banca Agricola Popolare di Ragusa mentre il main sponsor è Energean.

CON UNA GAMMA CHE VA DAL DIPORTO ALL'ACROBATICO

Yamaha rilancia le moto d'acqua

GENOVA - Yamaha ha totalmente ridisegnato la linea delle sue moto d'acqua, integrandola con modelli ad alte e medie prestazioni. La gamma WaveRunner 2022 - dice il press kit del celebre marchio - presenta tutti i tratti distintivi che rendono i prodotti Yamaha così apprezzati e ricercati. Abbiamo unito eccellenza tecnica e affidabilità per regalare emozioni ai nostri clienti, catapultati in un mondo completamente nuovo

di esperienze adrenaliniche.

Le diverse famiglie di prodotto della gamma WaveRunner sono pensate per facilitare la scelta. Diporto - dove la guida è una questione di divertimento, emozione e piacere, Cruising - consente al pilota di andare più lontano, con un comfort superiore e con la tecnologia più innovativa, e Sport - per il pilota alla ricerca di prestazioni eccezionali. Rispondiamo ai bisogni dei nostri



clienti - continua Yamaha - con l'obiettivo di orientarli perfettamente nell'esplorazione della nostra ampia gamma.

Dalla versatilità a 360 gradi della gamma best-seller VX, alle caratteristiche luxury e alle funzionalità innovative della gamma FX, fino alle prestazioni racing della gamma GP1800R, siamo andati dritti al cuore di ciò che i nostri clienti desiderano migliorando ancora di più le nostre WaveRunner.

Negli ultimi anni abbiamo rivi-

sitato un prodotto-icona del nostro heritage agonistico, riproducendo la pluridecorata GP nel 2018 ed esaltando l'emozione mozzafiato del SuperJet® per un mercato più ampio nel 2021. Infine, il 2022 vede l'entrata in scena del JetBlaster®, una WaveRunner completamente nuova, con un richiamo forte al giocoso e iconico WaveBlaster e una serie di innovazioni destinate a una nuova generazione di piloti sportivi. Tutti i modelli sono lunghi 2,50 metri e pesano meno di 200 kg.

IN PROGRAMMA DAL 24 AL 26 SETTEMBRE PROSSIMI

Perle di Livorno alla IX edizione

LIVORNO - La Sezione di Livorno della L.N.I. organizza da venerdì 24 a domenica 26 settembre la nona edizione del Trofeo Velico "Perle di Livorno". La manifestazione, come nelle precedenti edizioni, è principalmente rivolta agli appassionati del mare che amano cimentarsi nella navigazione di altura, fuori del ristretto e settoriale circuito delle regate. Lo spirito competitivo è comunque assicurato sia per la presenza, come nel passato, di barche normalmente impegnate nei vari campionati, ed

in ciò facilitate dalla data di svolgimento della prova, sia perché ogni navigante ama comunque trarre soddisfazione dalle prestazioni della propria imbarcazione.

Il perdurare delle cautele rivolte alla limitazione della diffusione della pandemia Covid-19 - scrivono gli organizzatori - ci costringono a valutare la possibilità di effettuare la classica cena degli equipaggi, normalmente prevista nella serata della premiazione, solo pochi giorni prima dell'evento velico, per cui ulteriori notizie saranno divulgate

tempestivamente al momento della decisione in merito.

Passando all'impegnativa veleggiata d'altura, anche per questa edizione viene data la possibilità di partecipare alla versione ridotta "Due Perle", con arrivo in Capraia, per gli equipaggi che vogliono cogliere l'occasione per trascorrere un fine settimana nella bella isola, oppure alla "Perle di Livorno per Due", riservata agli equipaggi che vogliono affrontare le 111 miglia in due soli componenti.

Per facilitare tale possibilità e

coinvolgere tutti gli equipaggi nella navigazione notturna, suggestiva caratteristica di questa veleggiata, la partenza sarà data venerdì 24 settembre alle ore 18,00.

Saranno quindi tre le classifiche: Perle di Livorno, Perle di Livorno per 2, Due Perle (con arrivo in Capraia).

Organizzazione e Segreteria: Lega Navale Italiana, Sezione di Livorno, Spianata del Molo Mediceo, 12/A 57123 Livorno, Italia, tel./fax +39 0586 896567, e-mail: livorno@leganavale.it web: www.lnilitvorno.it.

www.lorenziniinterterminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

DAI MILITARI DELLA GUARDIA DI FINANZA

Cosmetici e pellami sequestrati a Peretola



FIRENZE – Il controllo negli aeroporti è sempre intenso. I militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Firenze e i funzionari ADM di Firenze, all'esito di un'indagine di polizia giudiziaria diretta dalla Procura della Repubblica di Firenze, hanno sequestrato presso l'aeroporto di Peretola n. 696 confezioni di creme per la pelle "schieranti", provenienti dalla Nigeria e contenenti "idrochinone", sostanza vietata nei prodotti cosmetici dal Regolamento n. 1223 del 2009 del Parlamento Europeo, salvo che nelle tinture per capelli e nei kit di unghie, ove può essere presente in una misura massima rispettivamente dello 0,3% e dello 0,02%.

L'indagine è iniziata nel novembre del 2020 quando, a seguito di un controllo effettuato presso l'aeroporto di Firenze su una partita di merce importata dalla Nigeria via Istanbul, sono state rinvenute 334 confezioni (per il peso di 164 Kg) di cosmetici contenenti la sostanza in

questione. Ad attirare l'attenzione dei funzionari ADM e dei finanziari di stanza presso lo scalo aeroportuale era stata l'incongruenza tra il peso della merce e quanto riportato sulla dichiarazione doganale indicante "insiemi di cotone".

Contestualmente al deferimento alla Procura della Repubblica di Firenze dell'acquirente - una donna nigeriana avente un'attività economica nel perugino - veniva avviata un'attività d'indagine per comprendere la provenienza e per individuare ulteriori potenziali simili merci viaggianti contenenti la stessa sostanza.

Tale indagine ha permesso di rintracciare un'ulteriore importazione da parte dello stesso destinatario che, una volta arrivata presso il magazzino dell'aeroporto di Firenze, veniva fermata per approfondimenti.

Questa seconda spedizione, a fronte del rilevante peso dei colli, era stata dichiarata quale "vestiti africani". L'ispezione effettuata

permetteva, come ipotizzato, di riscontrare la presenza all'interno dei colli di cosmetici dello stesso genere della prima spedizione e contenenti anche questi la sostanza "idrochinone". Così, su disposizione della Procura della Repubblica, è stata sequestrata anche la seconda partita di merce, ammontante a ulteriori 362 confezioni di cosmetici (per circa 181 Kg).

Le successive analisi, effettuate nei laboratori dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli su alcuni campioni, hanno certificato la presenza della sostanza vietata in una percentuale del 4,9%.

L'attività nel complesso ha quindi evitato l'immissione in consumo di quasi 350 kg di cosmetici contenenti la sostanza vietata. L'acquirente è stata denunciata per le false dichiarazioni a pubblico ufficiale circa il contenuto delle spedizioni e per aver tentato di immettere in commercio prodotti cosmetici potenzialmente dannosi per la salute.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Livorno, il settembre

(stima a suo tempo del Rina) ma l'urgenza è altrettanto importante. È curioso ricordare (con l'aiuto dell'immagine qui sopra, redatta ufficialmente dall'AdSP meno di 5 anni fa) che c'è stato un momento in cui Palazzo Rosciano pensava di dismettere il bacino facendone solo una darsena. Pericolo scongiurato?

Altro impegno importante dei prossimi giorni è l'assetto amministrativo dell'interporto/retroporto Vespucci di Guasticce. L'attuale consiglio di amministrazione è scaduto da mesi ed opera in prorogatio, in attesa dell'assemblea dove il cambio di maggioranza ratificato con l'ingresso dell'AdSP e il diminuito impegno delle banche deve portare alla modifica del vertice. Le voci parlano di una possibile conferma di Rocco Nastasi alla presidenza e di Angelo Roma alla vicepresidenza: più incerta la posizione dell'attuale amministratore delegato Bino Fulceri, che pure è stato il principale artefice del rilancio dell'interporto fino al ritorno all'attivo di bilancio dopo le pesanti perdite del passato. Fulceri è stato espressione delle banche che sono, come detto, in ritirata. Si tratta di capire se prevarranno le scelte politiche o quelle economiche-operative. Da rilevare che la Regione Toscana da mesi non ha ancora indicato il proprio rappresentante (come peraltro non ha fatto nemmeno nell'ambito del Comitato di Gestione dell'AdSP). È una implicita conferma di Nastasi?

Possiamo aggiungere alla serie

di decisioni da rendere operative a Livorno anche la consegna delle aree del porto Mediceo al "Marina" del gruppo Azimut/Benetti, secondo i noti accordi di Roma benedetti anche dall'allora presidente della Repubblica Ciampi. Lunga, lunghissima vicenda anche questa, trascinata negli anni per la ovvia resistenza dei circoli insediati nelle aree da destinare al Marina: resistenza dovuta principalmente alla mancanza di chiara destinazione di oltre un centinaio di imbarcazioni, tra le voci che si sono susseguite della banchina 75, poi della (inesistente) Bellana, infine della Darsena Nuova (condizionata dal ponte girevole) e ultimamente da una distribuzione spicciolata verso la Capitaneria di Porto e il Molo Elba, mano a mano che andranno a procedere i lavori al muro del piano e via. L'incertezza ancora è molta, malgrado gli incontri che il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha tenuto e continua a tenere con i circoli.

L'ultima, ma non certo la minore, delle decisioni da rendere operative - in attesa della magari per la sospirata Darsena Europa (che merita da sola una prossima analisi) riguarda la Porto 2000, con annesso trasferimento del Terminal TCO in Darsena Toscana. Vicenda anche questa ammantata di interrogativi, dopo che ormai da due anni la gara ha assegnato la gestione operativa al Gruppo Onorato. Matteo Savelli, che gestisce in diretta sia la Porto 2000 sia la Toremar, fa del suo meglio per dare i servizi richiesti, ma buona parte dei (tanti) dipendenti è in cassa integrazione e il grande piano da quasi 100 milioni con cui la gara è stata vinta non è che una firma sulla carta. Vedremo delle conclusioni o si continuerà a menare il can per l'aia?

Autisti TIR: mestiere duro

evolte, che assicurano il trasporto door-to-door senza soluzioni di continuità.

Perché allora mancano autisti? Perché anche buone retribuzioni - si parla di oltre 3 mila euro al mese più eventuali benefit - i giovani non si fanno vivi? Il problema sembra essere la pesantezza dell'impegno: spesso l'autista non rientra a casa che dopo 15 giorni di grandi viaggi, dormendo a bordo nei piazzali degli autogrill, sottoposti a pericoli di rapine, a stressanti code ai valichi, ad autostrade non sempre agevoli, a controlli delle varie polizie non sempre corretti e amichevoli. Insomma una vita dura, cui molti giovani non sembrano essere preparati specie mentalmente. Peccato, perché è un lavoro che rende e che può anche gratificare.

Sovvenzioni: Grimaldi

Le sovvenzioni per servizi non sostenibili possono essere giustificate in alcuni casi per garantire connessioni marittime indispensabili, su altre rotte i governi tendono a sperperare soldi sostenendo al tempo stesso operatori dalle prestazioni scadenti. Ogni riferimento non è, ovviamente, casuale. Perché l'editoriale si richiama al successo operativo del gruppo in particolare sui collegamenti con la Sardegna, svolti in puro regime di libero mercato e senza sovvenzioni. È una lunga battaglia, quella del gruppo, che adesso sembra trovare anche a livello di governo orecchie meno disattenti. La "campagna d'autunno" insomma comincia con la prima bordata.

PER LAUREATI IN MATERIE COMPATIBILI

Agenzia delle Entrate maxi-bando per 2320

ROMA – L'Agenzia delle Entrate ha indetto un concorso pubblico per funzionari amministrativi che prevede l'assunzione di 2320 unità in terza area funzionale, fascia retributiva F1, profilo professionale funzionario, per attività amministrativo-tributaria. Gli inserimenti lavorativi sono previsti presso la sede centrale, a Roma, e presso le Direzioni Provinciali e Regionali, distribuite su tutto il territorio nazionale. La selezione è rivolta a candidati laureati che

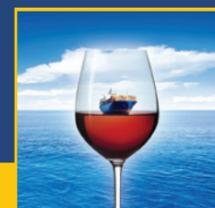


saranno assunti con contratto a tempo indeterminato e impiegati per attività amministrativo-tributaria.

L'Agenzia delle Entrate è un'agenzia fiscale della pubblica amministrazione italiana, che dipende dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e svolge funzioni relative ad accertamenti, controlli fiscali e gestione dei tributi. Ha l'obiettivo di garantire gli adempimenti degli obblighi fiscali da parte dei cittadini contribuenti, svolgendo inoltre i servizi relativi al catasto, i servizi geotopocartografici e quelli inerenti le conservatorie dei registri immobiliari.



Vintage 2020: the "wine cellar" is ready



Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...

www.ggori.com



Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.



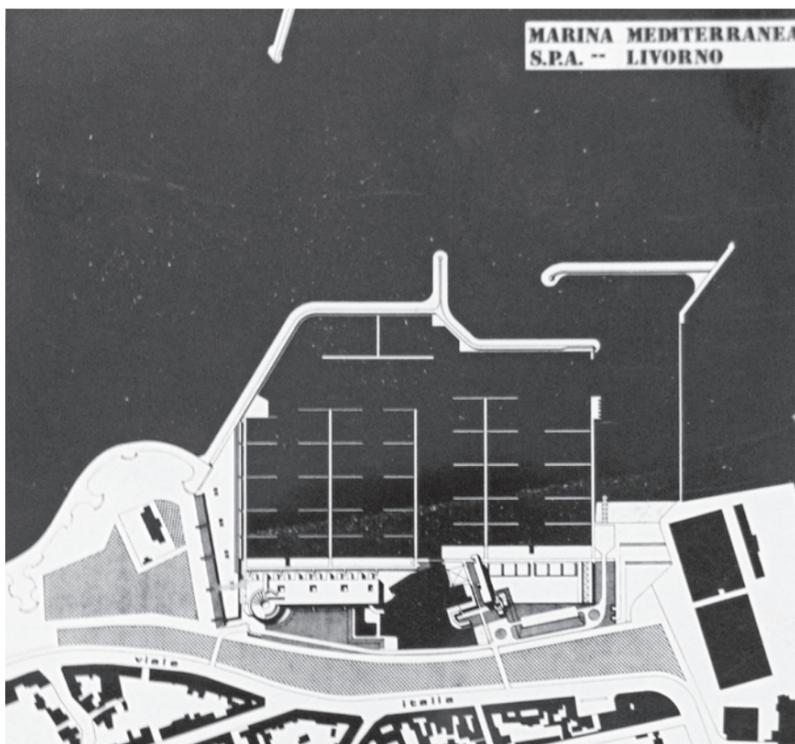
WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.



NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

“Marina” alla Bellana, a che punto siamo?



Nel disegno: Il “Marina” della Bellana dell’architetto Martigli.

Un lettore di Firenze che tiene la barca nei Fossi di Livorno ci scrive sul web:

Da anni ed anni sento parlare di un approdo turistico alla Bellana di Livorno per barche medie - io ho un motoscafo di 8 metri sui Fossi a monte di piazza Cavour - ma non riesco ad avere notizie precise. Potete darne una?

*

La storia del “marina” della Bellana si perde nella notte dei tempi, come dicevano una volta: negli anni '70 c'era un progetto, elaborato dall'architetto Walter Martigli, che le riportiamo per conoscenza. L'iniziativa era dell'allora Compagnia Lavoratori Portuali presieduta dal dinamico Italo Piccini e diretta dall'altrettanto dinamico Bruno Fontanelli. Fu presentato anche in Costa Azzurra, sembrava cosa fatta: ma la politica si mise di traverso perché era considerata una iniziativa per i ricchi...

Oggi il progetto, molto ridimensionato, è tra i tanti sui tavoli dell'AdSP ma marcia, per quello che sappiamo, a velocità molto ridotta. Sarebbe invece necessario accelerare perché la prossima consegna del porto Mediceo e della Darsena Nuova alla società del gruppo Vitelli prevede anche lo spostamento di oltre un centinaio di barche ivi dislocate. Le risposte sui tempi che abbiamo avuto da Palazzo Rosciano sono però ancora piuttosto vaghe.

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

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.

Urge un ponte al Calambrone, anche al contrario



Nella foto: Il ponte al contrario in Olanda.

LIVORNO – A cicli ricorrenti, come si direbbe “carsici”, si torna a discutere sulla soluzione della viabilità al Calambrone, lo snodo oggi condizionato dai ponti mobili sui quali si affollano - specie d'estate - i traffici pesanti per e dalla Darsena Toscana e il flusso delle auto verso e da Tirrenia.

Un amico imprenditore della zona, Riccardo Bartoli, ci ha segnalato una soluzione vista in Olanda. Eccone la descrizione:

C'è un posto dove ogni giorno 28 mila veicoli passano sotto l'acqua, perché sopra impera un ponte, letteralmente posizionato al contrario. Le macchine attraversano sotto e le barche sopra.

Siamo in Olanda, vicino alla città di Harderwijk, a 70 chilometri da Utrecht, esattamente sul lago Veluwe; dove dal 2002 è posizionata questa eccentrica opera di ingegneria lunga 19 metri per 25 di larghezza e 3 di profondità, nata da una duplice esigenza: far accedere barche di piccole o medie dimensioni nel bacino dell'acquedotto cittadino, uno dei più corti al mondo; e collegare la terraferma all'isola artificiale più grande del globo, Flevoland, dove si trova l'impianto.

Un doppio record per un ponte unico nel suo genere, che può essere ammirato «dall'alto» grazie a dei sentieri che sono stati costruiti su entrambe le sponde dell'acquedotto.

Il luogo è ormai diventato un'attrazione turistica.

*

Sembra davvero singolare che mentre si parla - e straparla - della Darsena Europa e delle sue opere al mare, non ci siano studi approfonditi (o almeno non se ne parli a Palazzo Rosciano né in Regione Toscana) per l'ultimo miglio: che come tutti sanno, è fondamentale per facilitare il flusso delle merci quanto le opere a mare. Sono state proposte soluzioni intelligenti e praticabili (il “ponte Bonistalli” a monte della foce) ma ancora oggi la scelta ufficiale sembra essere quella di un ponte con la parte centrale mobile (levatoio o ruotante) verso Tirrenia, per favorire il transito dei grandi scafi sul canale dei Navicelli da e verso il mare. Soluzione che non risolverebbe le file dei mezzi stradali specie d'estate.

Il ponte...al contrario dell'Olanda è una curiosità difficilmente praticabile in zona Calambrone per un problema di consistenza del terreno. Ma una soluzione diventa urgente, per non ritrovarci con una Darsena Europa bloccata nell'ultimo miglio: da farci ridere dietro da mezzo mondo.

Natanti: e i remi?



Da un giovane appassionato di pesca marittima ci arriva un quesito tutt'altro che banale:

Buongiorno, vi leggo spesso sulle risposte ai lettori e m'è venuta voglia di farvi anch'io una domanda, anche se banale: perché tra le tante dotazioni di sicurezza obbligatorie per legge sulle piccole barche non immatricolate, tipo bozzetti o gommoni, non è prevista la presenza di remi o almeno di pagaie? A me è capitato o di trovarmi con il motore fermo (avevo finito la benzina) e se non avessi avuto un paio di pagaie sarei finito sugli scogli...

*

Il lettore ha ragione: ma le interpretazioni delle norme di legge sono molteplici. Secondo gli esperti della Guardia Costiera, la presenza di remi o pagaie non è espressamente citata perché si considerano accessori sempre presenti sulle piccole barche. Il che era vero un tempo, specialmente sui primi gommoni (vedi la foto degli anni '60) mentre piano piano la presenza di robusti remi è venuta meno. Quando invece c'erano, erano dotati anche di apposite scalmiere e non di rado i remi erano smontabili in due pezzi per poter ingombrare meno.

Consiglio da appassionati: meglio averli sempre a bordo, specie per le piccole barche (e gommoni) che navigano sottocosta.

ALL'INTERNO

La flottiglia del Qatar a Marina di Camerota.	a pag. 4
Bagnini a 4 zampe per i bimbi del Gaslini.	a pag. 4
Grazie a Caronte & Tourist dalla Protezione Civile.	a pag. 5
Vivi il Verde: immagini per un concorso.	a pag. 5
Fritture a bordo? Occhio all'olio!	a pag. 5
Treni a idrogeno, passi avanti.	a pag. 5
Crisi chip, paga specialmente l'auto.	a pag. 5
“Seaglider”, quasi idrovolante da 300 km/h.	a pag. 5
Al Rina Consulting coordinare il project diga foranea.	a pag. 6
Controlli Covid sui mezzi pubblici.	a pag. 6
Alimentatori open-frame super convection cooled.	a pag. 6
Così si può volare sull'acqua.	a pag. 7
Perle di Livorno alla IX edizione.	a pag. 7
Trofeo del Mare a Marina di Ragusa.	a pag. 7
Yamaha rilancia le moto d'acqua.	a pag. 7
Cosmetici e pellami sequestrati a Peretola.	a pag. 8
Agenzia delle Entrate maxi-bando per 2320.	a pag. 8
“Marina” alla Bellana, a che punto siamo?	a pag. 9
Natanti: e i remi?	a pag. 9
Urge un ponte al Calambrone, anche al contrario.	a pag. 9



#SAVETHEDATE
@fuds_delivery_drone



Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Terminals, ri-stangata

sembra possano ottenerlo - un tavolo di confronto con ART: che a sua volta con l'attuale consiglio del presidente Zaccheo sembra assai aperto al colloquio. L'obiettivo adesso è verificare con le associazioni attività per attività per capire quali possano essere scorporate dal contributo e quale no. Altro lavoro alle spalle del lavoro vero: ma a quanto pare, solo i sofismi e non le capacità operative vere oggi sono determinanti per lavorare.

La valanga di scadenze

aziende ma anche e soprattutto famiglie: in questo senso, nessuno ricorda che se dall'inizio della pandemia la pressione fiscale generale è salita, quella delle famiglie, costituita in massima parte dalle imposte dirette e dall'Imu, è aumentata in misura maggiore.

Il Movimento Italiano Genitori (MOIGE) torna a denunciare il livello ormai intollerabile della pressione fiscale - diretta e indiretta - gravante sulle famiglie italiane, già impoverite dalla pandemia e da un decennio terribile dal punto di vista economico e fiscale. Dal 2011 a oggi, infatti, le famiglie sono diventate "più povere e tartassate", visto che il peso del fisco poggia tutto - o quasi - sulle loro spalle: in 10 anni la pressione fiscale sulle famiglie è aumentata di 46 miliardi. E se proprio le famiglie, su cui grava in definitiva il peso dell'Irpef, hanno pagato e continuano a pagare un conto salatissimo (sostenendo, indirettamente, anche molti giovani altrimenti esclusi dal mercato del lavoro, e sobbarcandosi importanti funzioni di welfare nei confronti di anziani e diversamente abili) è

chiaro che la corda - senza una riduzione della pressione fiscale e senza misure di sostegno efficaci - rischi di spezzarsi: non sarà possibile proseguire a lungo con uno sforzo così intenso, oppure - per farlo - sarà necessario ridurre ulteriormente i consumi e i servizi, a costo di un peggioramento netto e definitivo della qualità della vita per buona parte delle famiglie italiane.

Per questo il Movimento Italiano Genitori chiede al Governo di intervenire al più presto in materia fiscale, semplificando le procedure e alleviando l'eccessivo onere che grava sulle famiglie, e di avviare misure efficaci e incisive di sostegno ai redditi famigliari indeboliti da un decennio di crisi e sacrifici. Non è negando risorse, ma con un fisco equo, ampliando le opportunità, concedendo sostegni universali e servizi efficienti che si semplifica la vita a famiglie e individui!

"Il nostro sistema fiscale, contrariamente a quanto previsto dalla Costituzione, non aiuta né promuove la famiglia, sottoponendola invece a una tassazione iniqua e a una sequenza infinita di scadenze", dichiara il direttore generale del Moige Antonio Affinita. "È tempo di sanare queste anomalie, e smettere di penalizzare i contribuenti come fatto finora: un fisco giusto è nell'interesse di tutti", conclude.

Nave Vespucci: una crociera

demia Navale è passata attraverso alcuni cambi di programma in corso d'opera e il Vespucci, la bella nave a vela dove gli oltre 110 allievi della prima classe vivono da quasi due mesi, probabilmente terminerà il suo tour a Taranto il 20 settembre.

La decisione non è stata ancora formalizzata, e potrebbe comunque cambiare. Ma i problemi che hanno fatto modificare anche l'itinerario iniziale si sono sommati

alle prescrizioni anti-Covid, per salvaguardare la salute di allievi ed equipaggio. E a pensare che nel 2019 era stata programmata una crociera a tappe con l'intero giro del mondo...

Traffici in ripresa

già quest'anno la perdita del 3,2% registrata nel corso del 2020 e farebbe tornare la crescita globale su ritmi simili a quelli del 2019 (+2,8%). A livello locale, invece, ci sono decise differenze tra i paesi in via di sviluppo (+6,3% nel 2021 a fronte di un calo del 2,1% nel 2020) ed economie avanzate (+5,6% nel 2021 a fronte di un calo del 4,6% nel 2020). L'area Euro è stimata crescere del 4,6% nel 2021 e del 4,3% nel corso del 2022 (-6,5% nel 2020 e +1,3% nel 2019) mentre l'Italia è prevista in crescita del 4,9% nel 2021 e del 4,2% nel 2022 a fronte, comunque, di un calo più consistente nel corso del 2020 (-8,9%) e di una sostanziale stagnazione nel corso del 2019 (+0,3%).

Tuttavia, oltre alle previsioni relative alla crescita economica, si segnalano diverse criticità legate, prima di tutto, alla ripartenza del numero dei contagi in diverse aree del pianeta, oltre che ad una riduzione dei consumi (a giugno il Purchasing Manager Index ha registrato il calo più forte degli ultimi 15 anni) ed a diverse difficoltà logistiche sia nel trasporto marittimo che in quello terrestre.

In tale contesto, il commercio globale sembra comunque essere in fase di ripresa trainato prevalentemente dalle esportazioni di prodotti finiti dalle economie dell'Asia orientale e dalle importazioni di materie prime sempre verso i principali paesi asiatici. Nel quadro sinteticamente delineato, il traffico commerciale nei porti del sistema nel mese di luglio 2021 ha



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.586.405 tonnellate, pari a +22,4% rispetto allo stesso mese del 2020: un ottimo risultato nella variazione cumulata che registra un +12,2%.

Il traffico convenzionale si assesta a 1.427.523 tonnellate (+13,7% rispetto a luglio 2020). Migliorano i traffici di olii minerali (+44,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente), le rinfuse solide (+46,9%), i prodotti chimici (+1,4%) oltre che olii vegetali e il vino (+7,5%).

Il comparto dei passeggeri registra 458.941 passeggeri, mostrando una crescita in termini percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno del 57,8%, indice di una graduale ripresa del settore, sebbene sia ancora ben lontano dai volumi degli anni pre-Covid-19.

Per quanto riguarda i container il mese di luglio registra una buona performance nel settore chiudendo il mese con quasi 244 mila TEUs movimentati dai porti del sistema portuale, in crescita del 21,4% rispetto al 2020, quando l'intero Paese e buona parte dell'Europa erano già stati pienamente investiti dalla prima ondata della pandemia, ma in leggero calo rispetto allo stesso

mese del 2019 (-4,2%). Il dato relativo all'andamento dei primi 7 mesi vede una crescita del 18,7% rispetto al movimentato dello stesso periodo del 2020, ed un aumento del 4,2% nel confronto con i primi 7 mesi del 2019.

Il risultato dei traffici gateway rafforza maggiormente il dato indicato in precedenza. In particolare, il movimentato di contenitori escluso il transhipment ammonta a 1,47 milioni di TEUs nei primi 7 mesi del 2021, con un incremento del 17,8% rispetto al 2020 ed una crescita del 4,0% rispetto ai 1,41 milioni di TEUs dei primi 7 mesi del 2019.

Analizzando i traffici di contenitori pieni, invece, riusciamo ad avere maggiori indicazioni circa le reazioni del tessuto produttivo alla pandemia. Se nel confronto con il 2020 tutti i dati mostrano buone percentuali di crescita, confrontando a livello genovese le performance dei contenitori pieni movimentati nei primi 7 mesi del 2021 con quelli del 2019, si osserva un export tornato già ai livelli pre-pandemia (+0,2%) ed un import ancora in ritardo (-7,4%) che viene anche confermato dai dati ISTAT relativi ai consumi nazionali (-2,7% Q1 2021/20 e -7,9% previsionale

2021/19).

Complessivamente, comunque, i risultati del mese di luglio confermano e, quindi, rafforzano il trend positivo registrato nei mesi precedenti dell'anno.

o, in cui il mercato crocieristico era bloccato dalle restrizioni in atto per combattere la pandemia, ma ancora lontano dai 185.000 passeggeri registrati nel luglio del 2019. Il risultato dei primi 7 mesi vede circa 141.000 passeggeri movimentati rispetto ai 167.000 del 2020 (-15,6%) ed al milione del 2019 (-86,5%).

Il traffico passeggeri da funzione traghetto, favorito sia dalla stagionalità della domanda che dal confronto con il periodo dello scorso anno in cui erano in vigore diverse restrizioni alla movimentazione dei passeggeri, ha registrato un deciso incremento rispetto al mese di luglio del 2020 (+35,1%) chiudendo il mese con 392.685 passeggeri trasportati.

In termini di risultato progressivo i primi sette mesi del 2021 si chiudono con un volume complessivo di 745.642 passeggeri trasportati su navi traghetto, pari al 40,8% in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ed a un calo del 38,0% se confrontato col 2019.

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI

gigoni.com



save your
heart
save your
earth

GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

