



PRESENTATA L'OFFERTA UFFICIALE AL GOVERNO ITALIANO

L'IMPEGNO PRESO DAL MIMS GIUDICATO SU UNO STRUMENTO VECCHIO E SUPERATO

MSC con Lufthansa vuole ITA Airways

Il gruppo di Aponte completa così il network logistico integrando anche la catena con il settore aereo - Novanta giorni per l'approvazione

GINEVRA - L'offensiva di Gianluigi Aponte nella logistica globale non si ferma. Dopo aver scavalcato Maersk nella classifica mondiale per il primo posto nel settore dei container, adesso MSC ha manifestato al Governo italiano il proprio interesse ad acquisire una quota di maggioranza in ITA Airways.

"Il Gruppo MSC - dice una nota del gruppo - si pone l'obiettivo di realizzare una partnership con il Governo italiano e la compagnia Lufthansa come partner industriale del progetto. Lufthansa ha già manifestato il suo interesse a prendere parte all'iniziativa.

L'interesse del Gruppo MSC deriva dalla possibilità di attivare sinergie positive per entrambe le società sia nel settore cargo che passeggeri in cui il Gruppo è leader a livello globale.

MSC e Lufthansa, a seguito della manifestazione di interesse, richiedono un periodo di esclusiva di 90 giorni lavorativi e soggetto ad approvazioni regolatorie e "due diligence".

Con la proposta presentata a Roma MSC entra con forza nel settore aereo, con un partner - Lufthansa - (segue in ultima pagina)



Enel X e Grimaldi insieme per il "cold ironing"

Piano logistica, il siluro di Merlo

Secondo il presidente di Federlogistica/Conftrasporto occorre invece spingere sulla digitalizzazione delle imprese di trasporto - L'esigenza della cyber security per l'economia nazionale

Tutto (o quasi) che vorremmo sapere sulla Porto 2000

LIVORNO - Era il titolo, come forse qualcuno di voi ricorderà, di un famoso saggio degli anni '60 sui misteri (allora!) dell'educazione sessuale dei giovani. M'è venuto in mente perché, per assonanza, ci sono oggi parecchie cose che anche limitandoci a casa nostra vorremmo davvero sapere e non riusciamo a chiedere. Il saggio s'intitolava: "Tutto quello che vorreste sapere non avete mai osato chiedere".

Proviamo a osare? Tanto, in questo casino giornaliero
A.F.
(segue in ultima pagina)



Luigi Merlo

ROMA - Era prevedibile e l'avavo già commentato il numero scorso: pianificare la logistica con una commissione che ha tempo sei mesi o più sembra un rinvio tutt'altro che accettabile di questi tempi. Nei giorni scorsi è arrivato puntuale un carico da 11 da Luigi Merlo di Federlogistica. "Siamo in ritardo su troppi aspetti concreti e anziché dedicare ogni risorsa (segue in ultima pagina)

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DI LC3 TRASPORTI MICHELE AMBROGI

Le tante croci dell'autotrasporto italiano

Dalle regole superate che favoriscono la concorrenza alla burocrazia, dalla mancanza di giovani autisti ai costi, fino alla politica verde troppo spesso ferma agli annunci - Di contro c'è la creatività



GUBBIO (PG) - LC3 Trasporti è una realtà importante nel quadro nazionale della crescita della logistica in senso moderno e sostenibile. Ecco il quadro che sull'azienda ci traccia sulle tante difficoltà del settore nella nostra intervista il presidente Michele Ambrogi.

Presidente, partiamo da un dato di fatto: le regole italiane sono nettamente più penalizzanti di quelle degli altri paesi europei, in un settore - l'autotrasporto - che è una delle arterie principali della logistica...

Sul piano legislativo, il mercato italiano della logistica deve affrontare una serie di regolamentazioni che aumentano i costi per l'impresa e, di conseguenza, è più complesso competere con le altre realtà del settore a

Stefano Benenati
(segue a pagina 8)



Michele Ambrogi

(segue a pagina 8)



Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno - Tel. 0586 442423-442424

ROMA - Elettificazione dei porti, progetti sviluppati grazie alle energie rinnovabili come fotovoltaico ed eolico, condivisione di analisi sul cold ironing ed elaborazione di modelli di business sostenibili basati anche su sistemi di accumulo (batterie) sia a bordo che a terra: sono questi gli obiettivi del protocollo d'intesa siglato da Enel X e Grimaldi Euro-med, società del Gruppo Grimaldi. La collaborazione mette a fattor comune le informazioni, il know-how e l'esperienza legati allo sviluppo di infrastrutture per gli impianti di cold ironing nei più importanti porti del Paese, oggetto dei finanziamenti previsti nel quadro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

"La collaborazione con Grimaldi - dichiara Augusto Raggi, responsabile di Enel X Italia - darà un ulteriore impulso al processo di decarbonizzazione ed elettrificazione dei porti. Con questo accordo vogliamo intraprendere un percorso virtuoso

CON AUMENTI RECORD NEL BILANCIO 2021

Carrara "tira" La Spezia

La diversificazione è alla radice del successo - Ripresa delle crociere in Liguria - I treni



Mario Sommariva

LA SPEZIA - Ottime performance per i porti della Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale (AdSPMLOR), che hanno chiuso il 2021 con risultati di lancio e ripresa dei traffici commerciali. Lo rende noto l'Autorità del sistema con i principali dati.

Per lo scalo di La Spezia, il traffico container conferma le dinamiche di recupero dei volumi persi durante (segue a pagina 8)

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



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com

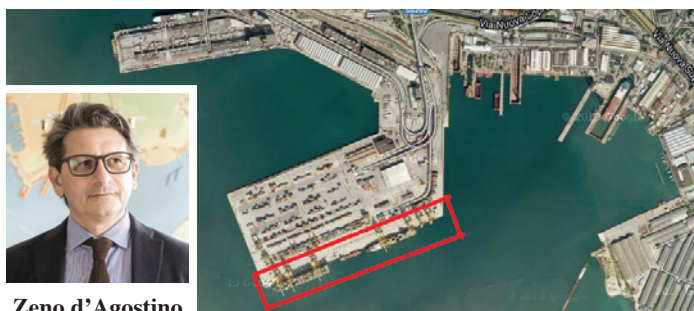
Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

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

PRESENTATI I DATI DEL 2021 DAL SISTEMA DELL'ADRIATICO ORIENTALE

Traffici a Trieste, primo scalo su ferro

D'Agostino: "Siamo un modello per il cargo ferroviario, nel 2021 superate le soglie obiettivo dell'UE"



Zeno d'Agostino

TRIESTE - I numeri dicono che il porto di Trieste nel 2021 ha avviato un forte recupero sul primo anno della pandemia: +2,23% i volumi totali, con più di 55 milioni di tonnellate movimentate. Inoltre, lo scalo giuliano è tra i leader in tema di sostenibilità su scala continentale: già oggi oltre il 50% dei container e il 41% dei semirimorchi prendono le vie dell'Europa Centro-Orientale attraverso i servizi intermodali che (segue a pagina 8)

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

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
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	MSC AMALFI	ME207W	16-2	10-2	13-2	18-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	SAN VICENTE	208W	23-2	17-2	20-2	25-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	SAN VITTORIA	ME209W	2-3	24-2	27-2	4-3	5	19	19	19	19	19	19
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam). E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	GSL NINGBO	MA151R		9-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ROMA	MA152R		16-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	APL MIAMI	ONNBQW		23-2			5	19	19	19	19	19	19
USA/INDUS - 2 fm Gioia Tauro DIRECT service to Norfolk E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	T.B.N.	IX204A	Vedi	7-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC RACHELE	IX205A	Serv.	14-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC PAMELA	IX206A	7	21-2	7	7	5	19	19	19	19	19	19
	MSC PARIS	IX207A		28-2									
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MAERSK KINGSTON	208W		28-2	22-2	25-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MAERSK ALTAMIRA	MF209W		7-3	1-3	4-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.			14-3	8-3	11-3	5	19	19	19	19	19	19
USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosecuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (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" CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC SHREYA B	MC206A		21-2	15-2		18-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NITYA B	MC207A		28-2	22-2		25-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC GAYANE	MC208A		7-3	1-3		4-3	19	19	19	19	19	19
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosecuzioni interne). E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC VANCOUVER	NL204R		13-2			12-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC FLORENTINA	NL205R		20-2			19-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC LAURA	NL206R		27-2			26-2	19	19	19	19	19	19
CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!) E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC SANTHYA	CX205A		5-2	6-2	7-2							
	MSC KIM	CX206A		12-2	13-2	14-2							
	MSC DONATA	CX207A		19-2	20-2	21-2							
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC CLAUDIA	YY203R		Vedi		2-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CHARLOTTE	XA206R	9-2	Serv.			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.					13-2		5	19	19	19	19	19
	MSC CLAUDIA	YY204R				9-2							
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC RHIANNON	AL205A	6-2	FROM GENOVA BETTOLO NO HAZARDOUS CARGO/ NO INTERMODAL CARGO			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC JEMIMA	AL206A	13-2				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ANIELLO	MW205A	9-2				5	19	19	19	19	19	19
	MSC ROSARIA	MW206A	16-2										
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC ALBANY	ME206A	15-2		13-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC AGADIR	ME204W				12-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MAERSK KARLSKRONA	205W				17-2		19	19	19	19	19	19
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, 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. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC SHREYA B	MC206A	18-2	21-2	15-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NITYA B	MC207A	25-2	28-2	22-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC GAYANE	MC208A	1-3	4-3	1-3			19	19	19	19	19	19

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										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	MSC ROSARIA	MW205A	13-2	10-2	15-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SAMANTHA	MW207A	20-2	17-2	22-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.	MW208A	27-2	24-2	1-3	5	9	19	11	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	MSC AVNI	MC205A	11-2	14-2	8-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SHREYA B	MC206A	18-2	21-2	15-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC NITYA B	MC207A	25-2	28-2	22-2			19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	BLANK SAILING		17-2	12-1			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC ROMA	MA206A	24-2	19-1			Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.		
	BLANK SAILING		3-3	5-3			19	(Via SP)	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	MSC CLAUDIA	YY156R				12-2						
	MSC CLAUDIA	YY157R				19-2						
	MSC CLAUDIA	YY158R				26-2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	T.B.N.	FJ202E			Vedi	7-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC AMBRA	FJ204E			Serv.	15-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC APOLLINE	FJ205E			16	20-2	15	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, 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, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omaezaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	MSC CHARLOTTE	XA206R	9-2	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC CHARLOTTE	XA207R	16-2	Serv.		Serv. 8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	T.B.N.	XA208R	23-2	16		Voy MM	19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	MSC AZURIT F	YA206A	10-2		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi			
	MSC SIGMA F	YA207A	17-2		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.			
	MSC AZURIT F	YA208A	24-2		2		5		19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
MAROCCO - Casablanca.	MSC JENNY	YM206A	12-2		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi			
	MSC RIONA	YM207A	19-2		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.			
	MSC JENNY	YM208A	26-2		1		5		19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				Vedi	Vedi		Vedi					
				Serv.	Serv.		Serv.					
				12	7 e 8		13bis					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS		
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	MSC ROSARIA	MW205A	13-2	10-2	15-2	Vedi						
	MSC SAMANTHA	MW207A	20-2	17-2	22-2	Serv.						
	T.B.N.	MW208A	27-2	24-2	1-3	4						

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA									
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:			
MSC ASLI	AE205A	8-2	7-2			5-2			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC CAITLIN	AE206A	15-2	14-2			12-2						
T.B.N.	AE207A	22-2	21-2			19-2						
MSC RHIANNON	AL205A	5-2 POL.CE					7-2		EVYAP, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
T.B.N.	AL206A	12-2					14-2					
T.B.N.	AL207A	19-2					21-2					
LUEBECK	AA205A	2-2	1-2			31-1			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
CONTSHIP TOP	AA206A	9-2	8-2			7-2						
MSC NIKOLETA	AA207A	16-2	15-2			14-2						
MSC MASHA 3	AB205A	6-2	5-2			8-2	12-2		PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL, PORT SAID WEST, ALEXANDRIA (AICT), (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC ANDRAINNA III	AB206A	13-2	12-2			15-2	19-2					
T.B.N.	AN207A	20-2	19-2			22-2	26-2					
MICHIGAN	AM205A						5-2		MARSAXLOKK, KOPER, BAR (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MICHIGAN	AM206A						12-2					
MAERSK HANOI	204E					1-2			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
MAERSK HOUSTON	205E					11-2						
MAERSK HORSBURG	206E					17-2						
MSC ALIX 3	AI206A	9-2	8-2	7-2		9-2	11-2		GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC ALIX 3	AI207A	16-2	15-2	14-2		16-2	18-2					
T.B.N.	AY205A	3-2			2-2		5-2	30-1	MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
T.B.N.	AY206A	10-2			9-2		12-2	6-2				
MANDO	AS205A	2-2	4-2			1-2			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC TIA	AS206A	9-2	11-2			25-2						
MANDO	AS207A	16-2	18-2			1-2						
SPIRIT OF CHENNAI	AH205A						30-1		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
SPIRIT OF CHENNAI	AH206A						6-2					

SUI PROBLEMI DELL'ALTA CONCENTRAZIONE DI LAVORI SULLE AUTOSTRADE

Assotrasporti partecipa al tavolo ligure di settore

Annunciato anche il termine dell'esenzione dei pedaggi



SANREMO – Assotrasporti, associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori, unitamente a Eumove, associazione paneuropea per la mobilità, ha partecipato al tavolo tecnico organizzato dalla Regione Liguria, indetto per informare le associazioni di categoria del programma di interventi sulle autostrade locali, contribuendo alla discussione e risoluzione delle criticità per il settore dell'autotrasporto.

All'incontro telematico, cui hanno partecipato Secondo Sandiano, presidente Assotrasporti e vice presidente vicario di Eumove, e Fabrizio Civallo, segretario nazionale di Assotrasporti, sono intervenuti: Jacopo Riccardi e Isabella Calomino per la Regione Liguria, Francesco Sapio e Nicolò Di Gesù per ASPI, Sandra Forzoni per FITE, Giuseppe Bossa per l'Osservatorio, Davide Falteri per Concommercio Confratrasporto, Luca Civolani per TEA, Giuseppe

Tagnochetti per TrasportoUnito.

L'incontro è iniziato con la presentazione, da parte di ASPI, della situazione cantieristica e dei monitoraggi avuta negli ultimi mesi del 2021 e con l'introduzione del programma dei lavori per i prossimi mesi. Febbraio sarà il mese con la più alta concentrazione di cantieri sulle autostrade liguri, nel quale sono previste fin da ora code e rallentamenti causati dai lavori in corso. Il programma d'interventi andrà man mano alleggerendosi con l'avvicinarsi della stagione estiva e dei periodi d'intensificazione dei traffici turistici.

"Tuttavia, la notizia che ha avuto il maggior impatto, è l'annuncio del termine dell'esenzione dei ticket autostradali a partire dal 1° febbraio 2022, misura di agevolazione che ha affiancato il servizio di cashback del pedaggio che dovrebbe garantire rimborsi per gli utenti in funzione dell'ef-

fettivo ritardo subito a causa dei cantieri presenti sulla rete Aspi: con l'aumento della presenza dei cantieri torneranno quindi in vigore anche le tariffe a prezzo pieno, un controsenso viste le previsioni di code, rallentamenti e disagi per l'utenza" dichiara Secondo Sandiano, presidente Assotrasporti e vice presidente Vicario di Eumove.

Il ritorno alla tariffazione piena, decisione presa in un incontro istituzionale al di sopra del presente tavolo, è stata comunicata dai rappresentanti di ASPI e accolta con incredulità dai presenti.

"Al contrario apprendiamo con favore, auspicando che si realizzi, la comunicazione della prossima risoluzione dei problemi tecnici legati alle richieste di cashback autostradale, che sarà riconosciuto anche retroattivamente, a partire dal 15 settembre 2021" aggiunge Fabrizio Civallo, segretario Nazionale Assotrasporti.

In seguito, si è discusso di trasporti eccezionali, riconoscendo l'utilità delle finestre temporali garantite, che hanno permesso alle imprese del settore di organizzare al meglio gli spostamenti sull'asse Nord-Sud e sull'asse Est-Ovest. I partecipanti hanno chiesto ad ASPI di valutare un ulteriore ampliamento delle finestre, affinché si possano raddoppiare i viaggi di andata/ritorno sulle tratte.

Infine, per un miglioramento della comunicazione all'utenza, degli interventi e chiusure previste sulle tratte autostradali, i partecipanti hanno richiesto di ricevere ulteriori aggiornamenti sia del piano mensile sia delle modifiche con cadenza settimanale e di aumentare la frequenza degli aggiornamenti sul gruppo Telegram "Autostrade per l'Italia - Liguria" ogni mezz'ora.

NELLA SCUOLA ALEXANDER LANGER DEL QUARTIERE COREA

Celebrato a Livorno il "Porrajmos"

LIVORNO – Giovedì scorso alla scuola Alexander Langer in via Fratelli Gigli 9 presso il Parco Baden Powell di Corea a Livorno, l'amministrazione comunale di Livorno - nella figura dell'assessore Simone Lenzi, l'Associazione Nesi/ Corea e Stefano Romboli - in qualità di Garante dei Diritti dell'Infanzia e dell'Adolescenza del Comune di Livorno - hanno ricordato con una breve cerimonia il Porrajmos, il giorno della

memoria del genocidio dei popoli romeni e sinti nei lager nazi-fascisti nella seconda Guerra Mondiale.

Il giardino della scuola intitolata a Langer (impegnato per tutta la sua vita alla convivenza inter-etnica e a difesa delle minoranze) ospita una pianta dedicata alla memoria dei 4 bambini rom morti nel rogo a Pian di Rota nella notte fra il 10 e l'11 agosto 2007.

Con l'occasione la cerimonia ha comportato anche un piccolo abbellimento ornamentale alla pianta e l'annuncio di una opera permanente da realizzarsi in vista del prossimo anniversario di quella tragedia.

LA PSICOLOGIA CONTRO CHI CONTRABBANDA DROGA O ARMI

Un corso alla Dogana per scoprire i trafficanti



FIRENZE – Nella sede della Direzione Territoriale ADM per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria ha avuto luogo il primo corso di formazione territoriale di "Selezione ai controlli viaggiatori mediante psicologia comportamentale".

Avviato su iniziativa della Sezione Operativa Territoriale Aeroporto "A. Vespucci" di Firenze, questo corso rappresenta unicum nello scenario formativo italiano e, probabilmente, europeo; l'attività formativa ha inteso

introdurre il profiling e l'analisi comportamentale per la sua applicazione nell'ambito dei controlli doganali in ambiente aeroportuale/portuale.

Ai discenti (funzionari ADM addetti ai controlli viaggiatori) è stato insegnato il profiling e l'analisi comportamentale come metodo predittivo, versatile ed efficace per identificare più facilmente i passeggeri che, per diverse ragioni, potrebbero trasportare nel bagaglio e sulla/nella persona materiale ille-

cito o, comunque, che necessita di essere dichiarato; a questa categoria appartengono, corrieri, trafficanti di sostanze o beni, e anche passeggeri "ingenui" che inconsapevolmente trasportano per conto di altri oggetti o valigie.

La psicologia comportamentale ha lo scopo di concentrare l'attenzione in modo mirato sui passeggeri che maggiormente possono costituire un pericolo o essere potenziali contrabbandieri, identificando più facilmente i passeggeri a rischio attraverso l'osservazione del comportamento, dei documenti e del bagaglio ed effettuando anche controlli aggiuntivi mediante intervista.

Basato su tecniche d'aula, interazione con i partecipanti, slide, video e role play, il corso si è avvalso di docenti esperti della particolare materia: Alessandro Volpe, consulente ENAC e istruttore profiling e analisi comportamentale, e Carlo Barbieri, direttore tecnico capo psicologo della Polizia di Stato.

L'attività formativa ha riscosso grande successo e interesse e ne verrà proposta la replica e l'approfondimento.



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



Vintage 2021: the "wine cellar" is ready



www.ggori.com

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



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.





CON L'INTERESSE DEGLI INVESTITORI MA ANCHE DEGLI ENTI LOCALI

Regioni "verdi", la classifica



MILANO - È stata diramata una mappa delle regioni italiane per distribuzione di capitali destinati alla costruzione di un futuro più

sostenibile. A tracciarla è Ener2Crowd.com, la piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

In cima alla classifica è il Nord Italia. Sul podio si collocano Lombardia (36,33%), seguita da Veneto con il 14,56% ed Emilia-Romagna con l'11,09%. Segue quindi il Piemonte con l'8,83%.

Per il Centro, il Lazio compare invece al 5° posto con il 5,73%. Seguono poi in graduatoria Liguria (3,08%), Toscana (2,81%) - che però si distingue per quantità di partecipanti rispetto ai volumi, rappresentando così la regione a maggiore partecipazione dal basso -, Campania (2,45%), Sicilia

(2,28%), Friuli-Venezia Giulia (1,83%), Marche (1,52%), Abruzzo (1,47%) e Puglia (1,09%). E, poi ancora, il resto delle regioni è invece sotto all'1%.

«Ottimi segnali provengono però anche dalla Campania e dalla Sicilia. In quest'ultima regione si è concentrata l'attenzione di grandi utility che hanno sperimentato per la prima volta modelli di coinvolgimento delle comunità locali nella condivisione dei benefici prodotti dalla presenza di impianti agrivoltaici» commenta Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore di Ener2Crowd.com.

In Italia, la crescita di questa «finanza etica» a favore dell'ambiente su base annua è del +138%. Nell'ultimo anno infatti la «raccolta green» è più che raddoppiata, a conferma che la sensibilità green può anche essere accompagnata, per gli investitori, da buoni affari.

UNA SOLUZIONE "GREEN" CON I TIR SUI VAGONI FERROVIARI

L'autostrada viaggiante per la dorsale adriatica



ROMA - "Occorre fare di più per rafforzare il sistema della mobilità lungo la direttrice adriatica. Tra le iniziative necessarie c'è anche quella di sviluppare la cosiddetta autostrada viaggiante". È quanto

dichiara Salvatore Pellecchia, segretario generale della Fit-Cisl, a margine del Consiglio generale della Fit-Cisl Puglia.

Prosegue Pellecchia: "In questo momento storico in cui il

Paese è pienamente consapevole dell'importanza del suo sistema dei trasporti per lo sviluppo ecosostenibile, chiediamo che non un centesimo dei fondi europei legati al Piano Nazionale di Ripresa e

Resilienza sia mal speso. L'autostrada viaggiante, che consente il trasporto di un veicolo stradale completo (autotreno, autoarticolato), accompagnato dal conducente, mediante specifici carri ferroviari, rappresenta una soluzione green efficace, coerente con gli obiettivi dell'Agenda Onu 2030 per risolvere le annose problematiche ambientali e di congestione del traffico".

"Per ottenere i fondi legati al PNRR - prosegue Pellecchia - ci viene chiesto di fare scelte sempre più green, sviluppando in particolare le ferrovie. Tenuto conto della possibilità di effettuare sulla linea ferroviaria adriatica fino a 24 treni al giorno che equivalgono a 8.760 treni/anno con una percorrenza giornaliera di 800 km, dalla punta della Puglia fino a uno dei principali nodi quale è Bologna, è opportuno non perdere questa occasione visto che la linea è già pronta per gestire questo tipo di traffico. In questo modo, il trasporto ferroviario e l'autotrasporto si rafforzeranno a vicenda in un'ottica green".

"È importante - conclude il segretario generale della Federazione cislina - risolvere rapidamente le problematiche dell'infrastruttura ferroviaria pugliese che vede la presenza di cinque gestori nel medesimo territorio regionale".

DALLA BOZZA DI PROPOSTE DEL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Caro energia e allarme rinnovabili

Possibile tassazione degli impianti idroelettrici e di quelli fotovoltaici - Una revisione del mercato



ROMA - Provare e riprovare, anche se la strada per le soluzioni reali sembra ardua. E a seconda delle proposte, finisce per colpire anche... le rinnovabili. Il Ministero della transizione ecologica ha infatti consegnato al presidente del Consiglio il lungo lavoro di analisi sul caro-energia, condici ed ombre. E sta ragionando su una serie di proposte con cui ridurre di 10 miliardi di euro le bollette degli italiani. Lo ha ricordato lo stesso ministro, Roberto Cingolani,

audit dalle Commissioni 10° e X del Parlamento. L'incontro è stato l'occasione per aggiornare Camera e Senato sulla linea d'azione governativa contro crisi energetica.

Le attuali tensioni geopolitiche, secondo il rapporto di Rinnovabili.it, hanno reso le previsioni europee (e non solo) sul tema più caute ed incerte e sembra ormai certo che la stabilizzazione dei prezzi del gas non arriverà a breve. Una situazione complessa che secondo il numero uno del MiTE, ha bisogno "di

azioni a medio lungo termine". Alcune possiamo farle noi, altre necessitano una concertazione a livello europeo". E se a livello comunitario l'Italia sembra schierarsi con la Francia ipotizzando una revisione delle regole del mercato elettrico, sul fronte nazionale studio alcuni interventi mirati per proteggere i consumatori dal caro-energia.

Gli interventi del MiTE colpiscono direttamente il settore delle green energy. Tra le proposte, Cingolani ha citato una possibile estrazione di rendita degli impianti fotovoltaici con incentivo fisso (ossia in Conto Energia). Il MiTE sta ragionando su due ipotesi: rivedere i contratti di incentivazione, ancorandoli a prezzi dell'energia anticrisi, con eventuale allungamento del periodo di diritto; oppure prevedere che i soggetti che percepiscono gli incentivi in Conto Energia vendano l'energia al GSE scegliendo tra pacchetti di ritiro a lungo termine (2,5,10 anni) a prezzi fissi, trasformando il meccanismo di ritiro dedicato da "pronti" a "termine". Il Ministero stima da questo

intervento un possibile risparmio di un miliardo e mezzo di euro.

Altra ipotesi: l'estrazione di rendita dai grandi impianti idroelettrici non incentivati che operano sul mercato spot "e stanno ottenendo rendite abbastanza elevate senza sostenere maggiori costi". Un intervento in questo campo potrebbe generare un risparmio sulle bollette, spiega Cingolani di 1-2 miliardi l'anno.

www.lorenzini-terminal.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@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

UN NUOVO MARCHIO PER SCARPE (PER ORA) DA DONNA

Camminare...sui fiori



BARI - Viene da una start-up originale in campo "green": un marchio di scarpe di lusso, che si chiama non a caso Protafiori, che utilizza solo materiali della natura: scarti di mela, scarti di uva, poliuretano vegetale, legno di macchia mediterranea, residui della lavorazione dello zucchero. Il progetto è di Jennifer Stucko, una manager Usa della moda che ha lavorato anche per Armani e Valentino. Siamo al non plus ultra dell'ambientalismo. Unico limite: costano una tombola...

Prezzi a parte, la scelta di utilizzare materiali ecologici nella moda femminile è arrivata alle scarpe, ma era già in pieno sviluppo anche per altri importanti accessori:

a cominciare dalle borse, per le quali vengono utilizzati sia scarti di bambù o fibre tessili, fino alle cinture e ai cappelli. Una ditta ha annunciato che utilizza vecchie vele ormai scartate per fare capi di vestiario molto chic, e anche borsette da donna e sacchi-spalla per motociclisti o escursionisti.

Per il momento siamo nel campo della moda più fashion, e si paga in particolare il marchio: ma è presumibile che aperta la strada, altri la seguiranno, fino ad arrivare a una produzione da supermercato, con vantaggi sia per l'ambiente sia per i consumatori. Camminare...sui fiori potrebbe essere allargato anche al campo delle scarpe da ginnastica, femminili e maschili, fino a quelle da lavoro. Chissà...

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de



per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

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



CONFERMATO DAL 12 AL 20 FEBBRAIO PROSSIMI

Torna (finalmente) Nauticsud

La rassegna apre l'anno fieristico 2022 alla Mostra d'Oltremare



Gennaro Amato

Filiera Italiana della Nautica in collaborazione con l'ente fieristico partenopeo, celebrerà la 48esima edizione.

“Come è noto, causa Covid, l'edizione dello scorso anno non si è svolta - ha ricordato il presidente di AFINA, Gennaro Amato - ma la nautica ha proseguito la sua costante crescita sia in termini di produzione sia in termini di fatturato e la nostra regione, la Campania, risulta ai vertici della classifica nazionale. Proprio per questo, nonostante le numerose difficoltà organizzative, riteniamo che questo salone debba rappresentare le realtà aziendali italiane e valorizzare ulteriormente la produzione nostrana”.

La produzione nautica campana ha visto registrare un più 9,3% di fatturato a dispetto della

media nazionale (8,5%). Dunque puntare su questo settore - dice la mostra - non è solo una scelta intelligente ma strategica, tanto da attirare l'attenzione del presidente della BCC, Amedeo Manzo, che supporta l'esposizione in qualità di main sponsor.

Il Nauticsud 2022, sostanzialmente, sarà leggermente ridotto non potendo usufruire del padiglione 1 e una piccola parte del padiglione 2, spazi destinati all'hub vaccinale partenopeo. Gli spazi esterni di accoglienza dell'hub impediscono l'esposizione all'aperto dal lato di piazzale Tecchio, limitando l'accesso al pubblico dall'ingresso principale della struttura fieristica. Ma si è lavorato, in collaborazione con la Mostra d'Oltremare, per trovare soluzioni di fattibilità per

l'impegno organizzativo di Afina. “Abbiamo trovato la soluzione giusta, gli sforzi fatti - conferma la consigliera delegata di Mdo, Maria Caputo -, sono tesi a non perdere l'occasione di riaprire il quartiere fieristico. Inoltre, anche in riferimento ai dati positivi del comparto, gli impegni messi in campo sono tesi a salvaguardare questa 48esima edizione importante sia per Afina sia per Mostra d'Oltremare che, come per ogni altra fiera del nostro calendario, ha cercato di attivare trovando soluzioni ideali”.

Passando invece ai contenuti del Nauticsud, sui quali Gennaro Amato lavora da tempo con il suo

staff, nonostante tutte le avversità, sembrano prospettare numerose novità.

“Il riposizionamento degli spazi espositivi occupati dal centro vaccinale, interni ed esterni, ci ha consentito di rinnovare il progetto del salone nautico - afferma Amato -, ridisegnando il percorso espositivo con doppio ingresso e rivalutando l'esposizione all'aperto rendendola più fruibile e ampia. Dal punto di vista dei prodotti, invece, la conferma delle aziende più importanti dei vari segmenti; yacht, barche, gozzi e gommoni, così come quella di motori, accessori e servizi della filiera, dimostra

la valenza di questa fiera che negli ultimi 6 anni abbiamo riportato, con la nostra organizzazione, ad alti livelli. La progettualità per i prossimi anni diventa ora un punto focale e strategico, non solo in vista del biennio che precede il 50esimo anniversario, per consentire alla produzione italiana un vero balzo in avanti. Bisogna pensare ai nuovi mercati dell'Africa settentrionale così come a quello dei paesi dell'area balcanica, ma senza trascurare piazze come la Spagna e la Francia che guardano alla nautica da diporto, quella tra i 5 e 16 metri, con grande e nuova attenzione”.

Sette giorni al fianco degli autotrasportatori

Teleroute ha percorso per una settimana le principali autostrade del paese con la campagna #APIenoCarico

MILANO - “Un caffè per chi muove il mondo”. Con questo motto, la borsa carichi Teleroute si è messa in strada lo scorso 13 dicembre a bordo di un “coffee truck” per percorrere le strade italiane e ringraziare con un caffè gli autotrasportatori per il prezioso lavoro che svolgono ogni giorno dai loro camion.

Per sette giorni, il team di Teleroute Italia ha accompagnato gli autisti nel loro lavoro quotidiano, fermandosi nelle principali aree di sosta e nei centri logistici più frequentati del nord del paese, conoscendo in prima persona il loro lavoro e condividendo un momento di meritato riposo.

Torino, Dorno, Piacenza, Padova e Cesena sono state, in quest'ordine, le tappe di questo roadshow in cui si è analizzato in prima persona e con i suoi protagonisti la situazione attuale del trasporto merci su strada. È stata anche l'occasione per i professionisti del



settore di conoscere tutte le novità di Teleroute.

A proposito della campagna #APIenoCarico, Domenico Schiavone, sales manager di Teleroute Italia, dichiara: “Ci troviamo in un momento cruciale per il settore del trasporto su strada, con questa iniziativa Teleroute vuole ricordare ai trasportatori che sarà sempre al

loro fianco.”

Teleroute è da anni una delle borse carichi leader nel mercato italiano ed europeo. Una posizione che si è rafforzata con la sua incorporazione al Gruppo Alpega, aggiungendo al suo già enorme flusso di offerte l'accesso alle altre due borse carichi del gruppo: Wtransnet e 123Cargo.

PER IL “VISTOSO CAMBIO DI MARCIA” DEL SISTEMA PORTUALE

Dalla Regione Calabria complimenti a Gioia Tauro



Nella foto: Filippo Mancuso e Andrea Agostinelli.

GIOIA TAURO - “Il porto è decisivo per il futuro della Calabria nella prospettiva mediterranea ed europea”. È quanto è stato ribadito dalla riunione tra il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Filippo Mancuso, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, nei locali dell'ente a Gioia Tauro.

Nel complimentarsi personalmente con Agostinelli, Mancuso si è soffermato sul “vistoso cambio di marcia a Gioia Tauro, dovuto ad una governance di comprovata esperienza, - ha detto - che fa ben sperare anche per l'accrescimento della competitività dei porti di Crotona, Corigliano, Palmi e Vibo Valentia”.

Nel corso dell'incontro il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha illustrato gli interventi, in itinere e in programmazione, pianificati dall'Ente per garantire l'ulteriore crescita dello scalo di Gioia Tauro che mantiene il

primato nazionale nel settore del transhipment.

Agostinelli ha altresì evidenziato “il risultato storico ottenuto attraverso la realizzazione del gateway ferroviario, che incrementerà la competitività dello scalo in termini di intermodalità, perché - ha spiegato - oltre il transhipment, i porti, ritenuti essenziali alla società, rappresentano strategici collegamenti con ogni angolo del pianeta e centri logistici specializzati per la spedizione di varie tipologie di

merci se ben collegati al trasporto terrestre”.

Nel sottolineare l'importanza della sinergia istituzionale, Agostinelli ha espresso la propria soddisfazione nel notare quanto i rappresentanti regionali riconoscano al porto, dove ormeggiano le più grandi navi del mondo e che impegna 1500 portuali e, con l'indotto, dà occasioni di lavoro a 3000 persone, l'importanza determinante per la crescita dell'intero territorio regionale.

Nel corso dell'incontro, l'attenzione è stata, altresì, posta sullo sviluppo di tutti gli scali interni alla circoscrizione dell'Ente (Crotona - Corigliano Calabro - Vibo Valentia - Taureana di Palmi) per i quali è costante l'interlocazione con le rispettive Amministrazioni comunali, le locali Camere di Commercio e gli stakeholders.

A conclusione della visita, Mancuso si è soffermato su quanto “la nuova narrazione della Calabria deve contare su eccellenze come il porto di Gioia Tauro che, attraverso i successi di cui dà prova, dimostra che il territorio calabrese ha tutto ciò che serve per agganciarsi alla ripresa globale e contribuire alla ricostruzione dell'economia nazionale”.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

DAL BRAND ADMIRAL DELL'ITALIAN SEA GROUP

Mega yacht "Galileo" venduto negli USA



MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, annuncia la vendita di un nuovo mega yacht Galileo di 82 metri della flotta Admiral, perfezionata tramite il broker statunitense FGI Yachts.

“La vendita del nuovo 82 metri Admiral segna il nostro ingresso nel mercato americano degli yacht di grandi dimensioni, consolidando la posizione di TISG come player globale di riferimento nel settore dei megayacht - commenta Giuseppe Taranto, vice presidente e CCO di The Italian Sea Group - Rappresenta un importante traguardo a conferma della crescente stima da parte del mondo nautico verso i nostri yacht e la nostra affermata professionalità che ci permette di confrontarci con gli storici cantieri nord Europei”.

“Dopo una ricerca lunga tre anni, per trovare un cantiere a cui affidare la costruzione di questo yacht da

sogno, l'Armatore di nazionalità americana ha scelto il brand Admiral di The Italian Sea Group - commenta Frank Grzeszczak Sr., direttore vendite America di Admiral e presidente & fondatore di FGI Yacht Group. La decisione è il frutto delle incredibili capacità e dell'approccio innovativo di Admiral, che da sempre dimostra la volontà di lavorare con i propri clienti per personalizzare il progetto e trasformare i loro sogni in realtà. Il cantiere di The Italian Sea Group è unico per molteplici motivi, la sua superiorità è evidente, rimanendo estasiati dall'automazione, dalla precisione, e dall'organizzazione del cantiere.”

Il nuovo mega yacht, in acciaio e alluminio, è stato progettato dal Centro Stile di The Italian Sea Group, la cui creatività ha dato vita non ad un semplice yacht ma, come di la nota del cantiere, ad un'opera d'arte.

Gli esterni sono caratterizzati da linee sinuose ed eleganti, ampi spazi di vivibilità sui quattro ponti serviti da ascensore, e spaziose vetrate. Con 13,3 metri di baglio massimo, cabine per 12 guest e 28 membri dell'equipaggio, un upper deck di circa 130 mq dedicato interamente alla cabina armatoriale, il Galileo conferma il valore dell'engineering, la ricerca progettuale e l'elevato standard qualitativo degli yacht Admiral.

Saloni di oltre 100 mq su ogni ponte, 3 piscine di cui una lunga 7,5x3,5 metri, l'underwater cinema lounge e una beach area con zona gym, spa e massage room, sono solo alcuni dei dettagli di questo mega yacht.

Altro elemento unico è rappresentato dalla sala macchine, parte integrante dell'ambiente grazie al lungo corridoio che la attraversa mettendo in comunicazione la zona spa con il foyer dell'upper desk.

CON L'INGRESSO DEL COMUNE DI LIVORNO

Si allarga il progetto SUCCESS

Come sviluppare l'economia circolare nella nautica di lusso

LIVORNO – Il Comune di Livorno ha confermato di voler entrare nel progetto di ricerca SUCCESS (Supply Chain & Circular Economy for Superyacht Shipyard) per lo sviluppo di soluzioni applicative che supportino l'introduzione dei temi di economia circolare all'interno della nautica di lusso.

La Giunta comunale ha infatti dato il via libera all'adesione al Progetto SUCCESS approvando la convenzione tra Comune di Livorno, Polo Universitario Sistemi Logistici, Azimut-Benetti, Navigo e Adaci.

“L'adesione dell'Amministrazione - dichiara l'assessore al porto e all'Innovazione Barbara Bonciani - rafforza la collaborazione con l'U-



Barbara Bonciani

niversità di Pisa su temi di ricerca di importanza per la città, come la creazione di innovazione nell'am-

bito dei processi di economia circolare e la riduzione degli scarti e degli effetti ambientali nelle filiere produttive in un settore strategico per la Toscana che è quello della nautica e dei superyacht di lusso”.

Il progetto, finanziato dalla Regione Toscana e dal Polo Universitario, porterà ad una maggiore consapevolezza ed efficienza della produzione di questo settore strategico, che potrà tradursi in vantaggio competitivo sostenibile per gli operatori della filiera, con importanti risvolti in termini di progettazione e gestione di attività circolari lungo la catena di fornitura di prodotti e servizi della nautica di lusso toscana, insieme ai relativi benefici in termini ambientali e sociali.

IL TREND DEL MERCATO EUROPEO A DÜSSELDORF

La nautica soffre ritardi e aumenti

Materie prime più care e carenza di componentistica tra i problemi

DÜSSELDORF – Si è tenuta la settima edizione dell'International Breakfast Meeting organizzata in occasione del Boot di Düsseldorf dall'associazione europea dell'industria nautica da diporto (EBI European Boating Industry) e realizzata quest'anno in formato virtuale a causa della cancellazione dell'edizione 2022 del salone



IN GAZZETTA UFFICIALE IL DECRETO LEGGE PREANNUNCIATO AL SALONE NAUTICO

Nuove regole per il noleggio natanti



GENOVA – È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale - segnala Confindustria Nautica - il decreto con i requisiti, le formalità e gli obblighi da ottemperare per i natanti da diporto e le moto d'acqua utilizzati ai fini di locazione e noleggio e i natanti utilizzati in appoggio alle immersioni subacquee da centri di immersione subacquea, circoli e associazioni.

Il decreto - annunciato dal ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini al Salone Nautico Internazionale di Genova - è uno dei provvedimenti attuativi della riforma del Codice della Nautica da diporto, che ha stabilito l'introduzione di una normativa unica nazionale dedicata all'uso commerciale dei natanti.

Innanzitutto vengono semplifica-

te le procedure amministrative con l'Autorità marittima o della navigazione interna, che ora richiedono una semplice comunicazione - che non deve più essere ripresentata annualmente, salvo il caso di variazioni all'elenco delle unità o cessazione - dalla cui data può avere inizio l'attività imprenditoriale. Viene uniformato il titolo richiesto per la conduzione professionale delle unità adibite a noleggio e quelle in appoggio alle immersioni subacquee, per le quali è necessaria la maggiore età e la patente nautica (cat. A).

Per i non patentati che prendono in locazione un natante "esente", è prevista la somministrazione al cliente di istruzioni essenziali per la navigazione, con indicazioni per immagini sul governo della barca,

l'entrata e l'uscita dai porti, i limiti di velocità, le precedenza.

Per la trasparenza, i contratti di locazione o di noleggio sono redatti per iscritto e conservati a bordo, salvo che per i piccoli natanti a remi, derive a vela e moto d'acqua, che possono essere locati da un'ora dopo l'alba a un'ora prima del tramonto ed esclusivamente con condizioni meteorologiche favorevoli.

“Si tratta di un altro tassello attuativo della riforma del Codice della Nautica per snellire e ammodernare il nostro settore, obiettivo al quale continuiamo a lavorare senza sosta in collaborazione con il MIMS”, commenta il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. “Fra le tante novità ottenute, considero l'introduzione delle istruzioni minime di navigazione

per i non patentati una grande iniziativa culturale e a favore della sicurezza e ho invitato i nostri Soci a diffonderle anche quando vendono le unità più piccole”.

Locazione: L'operatore commerciale ha l'obbligo di consegnare il natante in perfetta efficienza, dotato di tutti i mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti, e di illustrare al locatario le modalità di funzionamento del motore, il corretto uso delle dotazioni di sicurezza di bordo e del sistema di ancoraggio.

Previsti anche obblighi per il cliente, che non può cedere il natante in sublocazione o impiegarlo per lo sci nautico. È inoltre tenuto a utilizzare l'unità con la massima diligenza e “ad assumere comportamenti atti a non arrecare danni e offese a terzi ovvero a beni pubblici ed ambientali né a provocare emissioni o rumori molesti”.

Noleggio: Egualmente, l'operatore commerciale del noleggio è tenuto a mantenere l'unità in perfetta efficienza, completa di tutti i mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti.

In linea con la riforma del Codice, anche per i natanti è ora possibile sottoscrivere un contratto con uno o più clienti noleggiatori, “per un periodo di tempo determinato, anche giornaliero o orario o di frazione di ora, da trascorrere a scopo ricreativo e turistico in zone marine o acque interne”.

Subacquea: Gli operatori della subacquea devono tenere un registro vidimato sul quale riportano l'identificativo del natante impiegato in appoggio alle immersioni, l'indicazione del conduttore, dell'istruttore e del soggetto abilitato al primo soccorso subacqueo, oltre al piano di immersione e al numero dei partecipanti.

tedesco per l'emergenza pandemica. L'appuntamento, dedicato al networking e alle informazioni sugli ultimi trend del mercato, offre a operatori, imprenditori e giornalisti del settore l'opportunità di scambiare informazioni sulle ultime tendenze del mercato, le normative e l'innovazione, nonché di sviluppare nuovi contatti e reti.

Il webinar ha avuto come tema principale “International trade opportunities and supply chain challenges”.

Confindustria Nautica, membro di EBI, ha partecipato in qualità di relatore ed è stata rappresentata dal vicepresidente Alessandro Gianneschi, ceo di Gianneschi Pumps and Blowers.

L'obiettivo del webinar è stato quello di aiutare le imprese a navigare nel futuro approccio dell'UE al commercio, confrontarsi sulle soluzioni alle recenti criticità della catena di approvvigionamento e identificare nuove opportunità commerciali per il settore nautico.

Alessandro Gianneschi, vice presidente Confindustria Nautica e ceo di Gianneschi Pumps and Blowers, azienda di riferimento nel panorama internazionale nella fornitura di pompe e ventilatori per imbarcazioni di lusso, barche da lavoro e piccole unità militari dai 12 ai 120 metri di lunghezza, ha tracciato il quadro della situazione attuale in merito all'approvvigionamento di materie prime e componenti e alle conseguenze su produzione e consegne.

Da un'indagine effettuata su un campione significativo di aziende

associate nei settori di accessori e motori è emerso come i principali Paesi di approvvigionamento siano Italia, Cina, USA, Germania, Giappone (in ordine di importanza).

I tempi di consegna delle materie prime dai principali fornitori nel 2021 sono stati più lunghi dei valori standard, con la seguente distribuzione: 25% entro 4 settimane, 45% tra 5 e 8 settimane, 17% tra 9 e 15 settimane, 10% tra 16 e 30 settimane, 3% su 30 settimane. Questo ha comportato un incremento dell'obbligo, da parte delle aziende, di programmare gli ordini di materie prime e componenti ai propri principali fornitori.

Per il 93% del campione, molti dei principali fornitori di materie prime e componenti hanno aumentato i loro listini rispetto all'anno precedente. La distribuzione degli aumenti di prezzo osservati è la seguente: 38% con aumenti fino a +10%, 30% con aumenti tra +10% e +20%, 20% con aumenti tra +20% e +50%, 12% con aumenti superiori al +50%.

In considerazione dei tempi di consegna più lunghi, è stato quindi necessario mettere in atto un'adeguata programmazione degli ordini alle aziende da parte dei loro clienti. In generale, le principali questioni del momento riguardano la grave carenza di microprocessori, i problemi concomitanti nella catena di trasporto/logistica e, soprattutto, come ha sottolineato Gianneschi, “la necessità di una maggiore collaborazione tra cantieri e fornitori e il ritorno alla produzione locale di almeno parte dei componenti”.

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Enel X e Grimaldi

in un settore strategico per il Paese e la preparazione di studi congiunti, propedeutici a progettare modelli di business che siano anzitutto sostenibili, sono coerenti con la mission di Enel X e con il suo costante impegno volto all'elettrificazione e all'efficientamento energetico anche in ambito marittimo e portuale".

"L'accordo siglato con Enel X permetterà al Gruppo Grimaldi di consolidare il cammino di decarbonizzazione delle proprie navi durante le soste in porto già intrapreso da tempo - afferma Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Il Gruppo Grimaldi, da sempre impegnato nella continua riduzione delle emissioni delle proprie navi è infatti pioniere nella "Zero Emission in Port", avendo già installato a bordo di diverse sue navi enormi batterie che permettono di non emettere alcuna sostanza nociva in atmosfera durante la sosta in porto. La collaborazione con Enel X permetterà di estendere tale possibilità anche a navi non dotate di batterie, permettendo così alla flotta Grimaldi di confermare la propria leadership nel settore".

Enel X e Grimaldi effettueranno analisi congiunte che avranno come oggetto sia le navi che i terminal, e in particolare riguarderanno la generazione distribuita e l'accumulo di energia elettrica sia a bordo nave che nelle strutture a terra. A queste si aggiungono anche quelle sull'efficienza energetica e la riduzione di emissioni presso le aree marittime e portuali, soluzioni di cold ironing per l'alimentazione elettrica delle navi in banchina, e la gestione e l'ottimizzazione degli scambi energetici sia all'interno che all'esterno delle infrastrutture.

Carrara "tira" La Spezia

la pandemia, movimentando complessivamente 1.375.626 TEU, in incremento del 17,2% sul 2020. In tale dato, si distingue la crescita del 19% del traffico gateway (1.313.846 TEU) che, compensando il calo di quello di trasbordo, passato a 61.780 TEU (-10,9%), assume maggior valore alla luce dei risultati del trasporto intermodale. Nel 2021 hanno viaggiato su ferro 370.447 TEU (+13,2%) su un totale di 8.497 treni, in aumento dell'11,2% rispetto all'anno precedente, composti con 125 mila vagoni ferroviari (+4,6%) che hanno trasportato 3.415.661 t. di merce, in aumento del 4,7%.

Nel suo complesso il general cargo ha registrato valori positivi di crescita: 11.842.698 t. di merce in container (+7,2%) e 140.030 t. di altre merci varie, incrementate del 152,3%.

Di segno opposto, per lo stretto legame dei traffici alle alterne vicende degli approvvigionamenti energetici che stanno subendo i forti condizionamenti di pandemia e transizione, la movimentazione di rinfuse liquide, che ha raggiunto 1.007.661 t., ha subito una flessione del 54,3%, con il GNL passato a 748 mila t. (-58,1%) e i prodotti raffinati a 172 mila t. (-47,2%).

Nonostante il dato molto positivo dei prodotti siderurgici, saliti del 558% a 18.239 tonnellate, anche le rinfuse solide, soprattutto per la chiusura della centrale a carbone Enel, registrano un calo consuntivo del 29,6%, scendendo a 71.269 t., di cui 39.350 t. carbone (-41,4%) e 13.680 t. minerali (-56,4%).

In totale, il porto di La Spezia nel 2021 ha movimentato 13.061.658 tonnellate di merce (-2,5% per il calo rinfuse), di cui 5.300.338 t. in import (-14,8%) e 7.761.320 t. in export, in crescita dell'8,1%.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, il settore delle crociere ha manifestato importanti segnali di ripresa, rispetto al grave arresto causato dalla pandemia nel 2020, con 53 navi approdate e il transito di 108 mila passeggeri (+99,7%).

Per quanto riguarda lo scalo di Marina di Carrara, i risultati conseguiti nel 2021 segnano traguardi storici in tutti i settori, con una movimentazione merci complessiva di 3.462.762 t., incrementata sull'anno precedente del +31,6%, e ottenuta anche grazie al potenziamento dei servizi con la Sardegna e a nuovi

collegamenti col Nord Africa. In particolare il general cargo, salito a 3.141.867 t. con una crescita del 26,5%, ha visto un considerevole aumento del traffico container, che nel 2021 ha raggiunto nel porto carrarino il record di 101.288 TEU, con crescita del 17,3%.

Nel dettaglio, la merce in container è ammontata a 1.281.828 t. (+1,4%), i rotabili a 1.216.696 t. cresciuti del 56,8%, mentre 643.343 sono state le tonnellate riguardanti le altre merci varie, ascese del 45,1%.

Anche le performance delle rinfuse solide confermano lo sprint del porto carrarino, salite a 320.895 tonnellate con incremento del 117%, distribuite tra prodotti metallurgici (75.575 t.) cresciuti del +127,4%, e granulati (245.320 t.) saliti del 114,1%.

Il risultato straordinario di Marina di Carrara è il frutto della diversificazione dei traffici spinta dalla AdSPMLOR, che oltre ai fondamentali pezzi speciali della Baker and Hughes, tra i risultati migliori 2021 vede la crescita del 58,5% delle movimentazioni di FHP.

"L'insieme di questi risultati - commenta il presidente della AdSP Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva - danno ragione agli strumenti e alle iniziative che stiamo mettendo in campo per promuovere e sostenere la crescita del nostro sistema portuale. Seguendo il metodo del dialogo tra imprese, lavoro e territori, ci siamo dotati di un Piano Operativo opportunamente finanziato e di altri progetti collaterali, già in corso di realizzazione, per promuovere traffici, lavoro e sostenibilità ambientale. I risultati 2021 rafforzano l'opera di interconnessione che stiamo conducendo a tutti i livelli, che vede anche il coinvolgimento retroportuale di importanti snodi, come quello di Santo Stefano Magra e il Consorzio Zia, ai quali attendiamo di integrare al più presto la Zona Logistica Speciale di nostra competenza".

Traffici a Trieste, primo

quotidianamente partono e arrivano da/a Trieste.

Una performance in totale controtendenza rispetto alla media italiana e di altri paesi europei - sottolinea la nota dell'AdSP - se si pensa che l'UE stabilisce di raggiungere per il traffico cargo ferroviario la soglia del 30% entro il 2030, e del 50% entro il 2050. Tutti risultati che rimarcano la forza dell'operatività dello scalo, nonostante i numerosi e pesanti ostacoli apparsi lo scorso anno. Tra di essi, non possono essere sottovalutati gli effetti della perdurante pandemia e le manifestazioni no green pass davanti al varco IV che hanno limitato l'attività del porto nel mese di ottobre. Nonostante queste difficoltà, l'esito finale rimane largamente positivo e promettente.

Prendendo in esame i settori merceologici, spicca il dato relativo al general cargo (ro-ro e container), in crescita del +8,19% con 17.363.451 tonnellate.

Nel 2021, il comparto ro-ro ha confermato un andamento di crescita sostenuta (+25,57%), con 305.804 unità transitate, che indica il record storico assoluto: l'Autostrada del Mare con la Turchia ha raggiunto 763 toccate (+34%), rispetto alle 569 dell'anno precedente.

Per quanto attiene il settore container, il 2021 sconta una flessione del -2,42% pari a 757.243 TEU movimentati. Calo che, come anticipato, risale a molteplici fattori: pandemia, blocco di Suez, aumento dei noli, difficoltà nel reperimento di TEU vuoti e, ad ottobre, le manifestazioni. Concause che hanno inevitabilmente portato a ripercussioni negative sul traffico containerizzato. Nel merito, il decremento complessivo dipende in particolare dal terminal contenitori TMT (-5%) con oltre 652.00 TEU movimentati; al contrario, il traffico container presente sulla linea dei ferry ro-ro da/per la Turchia ha registrato una variazione positiva del +25,76% con 104.769 TEU.

Da notare, inoltre, che la nuova piattaforma logistica gestita da HHLA PLT, ha accolto alla fine del 2021 la sua prima nave portacontenitori, inaugurando così il servizio "TMX3" di CMA CGM che collega la Turchia e gli scali del Mar Adriatico con frequenza settimanale.

Concludendo l'analisi sul settore container, la sottocategoria TEU pieni ha registrato un -0,03%

(600.911 TEU) a fronte di un -10,62% (156.332 TEU) di TEU vuoti. Inoltre, si segnala il risultato estremamente positivo del traffico hinterland gateway diretto (+7,16%) con 529.740 TEU (che diventa +9,16% se paragonato al 2019, anno della pre-pandemia quando il traffico hinterland registrò 485.274 TEU); al contrario della sottocategoria TEU trasbordati con un -19,24% (227.503 TEU). Appare evidente quindi, che il ruolo gateway di Trieste è in continua crescita sul bacino di mercato europeo. Dinamica chiaramente trainata dall'espansione dell'utilizzo della ferrovia di questi anni, compreso il 2021. Basti vedere che i servizi intermodali sviluppati da una decina di imprese ferroviarie attive nel porto e da svariati operatori logistici, aumentano in frequenza e in origine/destinazione quasi completamente su scala internazionale, sia per i container che per i semirimorchi.

Dinamica positiva le rinfuse solide (+5,73%) con 571.791 tonnellate movimentate, mentre le rinfuse liquide, dopo un anno contrastante hanno mantenuto nel complesso gli stessi valori dell'anno precedente (-0,37%) con 37.426.452 tonnellate.

Incoraggianti i dati del traffico via ferro: Trieste si conferma primo scalo ferroviario d'Italia con 9.304 treni manovrati nel 2021 (+15,13%). L'anno trascorso ci riserva anche un record sul singolo mese di dicembre per Adriafer: sono stati manovrati 783 treni, si tratta della miglior performance storica, considerando la serie dei singoli mesi di dicembre.

"Ringrazio i tantissimi lavoratori di Trieste e Monfalcone che hanno permesso di ottenere questi risultati in un anno particolarmente difficile - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. I dati ci restituiscono la fotografia di un sistema portuale dinamico, in continua trasformazione, sempre meno dipendente dalle rinfuse liquide e sempre più green. Siamo sul binario giusto soprattutto se guardiamo ai numeri del traffico ferroviario che assumono particolare rilevanza e appaiono pienamente coerenti con le linee guida in termini di sostenibilità adottate dall'UE".

Porto di Monfalcone: In piena ripresa anche il porto di Monfalcone, che lo scorso anno ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.279.833 tonnellate (+11,39%).

Nello specifico, il settore rinfuse solide con una movimentazione pari a 2.452.482 tonnellate, ha segnato una crescita del +20,91%. Continua il buon andamento delle sottocategorie "prodotti metallurgici" (+23,18%) e "minerali" con un +25,29% rispetto al 2020. Numeri che sono il riflesso dell'evidenza della relazione strategica tra l'infrastruttura portuale di Monfalcone e l'industria metallurgica italiana e regionale, tra i settori con migliore tenuta nella manifattura nazionale e del Nordest.

Flessione per il settore general cargo (-9,71%), mentre forte sprint dei contenitori (+115,13%) con 1.493 TEU movimentati, ma si tratta chiaramente di valori in assoluto ancora poco rilevanti.

Resta ancora con il segno meno, invece, il comparto dei veicoli commerciali (-17,94%) con 70.764 unità di autoveicoli nuovi transitate. L'andamento negativo è causato dalla crisi per la mancanza di semi-conduttori che ha condizionato la produzione ed allungato i tempi di consegna delle vetture e che continuerà a provocare una contrazione della produzione mondiale.

Come per lo scalo giuliano, anche per le banchine monfalconesi l'impulso dato al traffico ferroviario manifesta risultati davvero importanti: nel 2021 lo scalo isontino ha movimentato in totale 1.317 treni, mettendo a segno un incremento del +19,84% rispetto all'anno precedente.

Sommando i dati ferroviari dei due porti del sistema si arriva al dato considerevole di 10.621 treni, con Monfalcone che pesa per il 12,4% complessivo del Sistema Portuale dell'Adriatico Orientale. "Si tratta di un dato unico in Italia ed in Europa - conclude D'Agostino - che giustifica e sostiene l'importante politica di investimento ferroviario che l'Autorità di Sistema Portuale, RFI, la Regione FVG e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili stanno concretamente sviluppando in quest'area anche grazie ai finanziamenti del PNRR e del Fondo Complementare".

Le tante croci dell'autotrasporto

livello europeo. Ma ci auguriamo vivamente che, parallelamente al

continuo sviluppo del mercato, questo divario si vada pian piano a livellare.

Sulla vostra azienda quanto incide la mancanza di autisti giovani, visto che un tempo era un mestiere molto remunerativo?

Noi, come tante altre imprese del settore, riscontriamo alcune criticità nel turnover di nuove risorse umane da impiegare alla guida dei nostri automezzi. Questo è dovuto in primis alla percezione che le nuove generazioni hanno nei confronti di questo mestiere. Conosciamo bene le difficoltà che un autista deve affrontare quotidianamente - permottamenti in trasferta, lunghi tempi di attesa per carico e scarico, pochi servizi dedicati agli addetti ai lavori della categoria, eccetera - e siamo consapevoli che l'attività viene ancora considerata di basso livello. Nonostante tutto, sappiamo anche quanto questo settore sta attualmente vivendo uno sviluppo notevole trainato da diverse variabili che interessano diversi mercati in cui la logistica gioca un ruolo cruciale. Restiamo quindi fiduciosi che l'alta domanda incontrerà presto il bisogno di occupazione delle nuove leve.

È diventato davvero così frustrante e difficile? Per la burocrazia complicata, gli infiniti passaggi tra lo spedizioniere, la dogana, la finanza, i varchi dei porti, i controlli su strada, etc...

L'ecosistema in cui siamo chiamati a operare non è di certo tra i semplici con cui fare i conti. Inoltre, tutte le incombenze derivanti dalle restrizioni dovute all'attuale situazione sanitaria, non fanno altro che stressare ulteriormente gli attori che vi operano al suo interno.

Si parla del SUD (Sportello Unico Doganale): secondo voi è la soluzione?

Qualunque nome si possa adottare per nuove procedure, regolamentazioni o istituzioni, niente può davvero cambiare se non ci si concentra su un aspetto fondamentale che faccia da traino a ogni iniziativa: la sburocrazia dei processi. Non c'è altro da aggiungere, se non focalizzarsi sulla riduzione all'osso dei passaggi per svolgere, come in questo caso, operazioni di import/export. Le intenzioni del SUD sembrano voler convergere in questa direzione e noi restiamo fiduciosi che questa possa rappresentare una prima soluzione in tal senso.

Riuscite ad fornirci una Vs. Road Map un po' sintetizzata sulle Vs. strategie e linee guida in merito alla tanto "chiacchierata" green logistics?

Nel nostro settore, l'implementazione di soluzioni "green" è in assoluto il leitmotiv dominante da un po' di tempo a questa parte. Dal nostro punto di vista però, la maggior parte dei proclami, delle prospettive future e delle proposte, restano in gran parte solo sulla carta. In questo contesto e soprattutto in questo periodo storico, la prudenza e la serietà devono guidare un nuovo e doveroso approccio a questo mercato. Nel nostro caso, siamo abituati a comunicare ciò che facciamo nel momento in cui tali soluzioni entrano effettivamente in "esercizio".

Ultimamente dal Pdv della transizione ecologica il tema scottante sono i costi: non sostenuti da incentivi pubblici come quelli per le auto, sono ancora altissimi. Nella vostra fattispecie?

Secondo il nostro punto di vista, gli incentivi sono spesso stati indirizzati



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

in maniera non idonea favorendo solo una parte degli attori della filiera - ad esempio le fonti di energia elettrica -. In più, l'abitudine tutta italiana di doversi per forza diversificare dai benchmark europei in fatto di regolamentazione, ha contribuito a un rallentamento della transizione verso le rinnovabili. Anche in questo caso, restiamo fiduciosi che questo gap venga colmato al più presto per poter competere ad armi pari sul mercato europeo. I costi derivanti da strategie aziendali "green" potremmo diventare più "sostenibili" quando lo Stato deciderà di detassare tali iniziative imprenditoriali, come già avviene ad esempio per le emissioni di CO2.

Per i mezzi pesanti, ma non solo, ci sono proposte in trazione elettrica, hybrid elettrico-metano o elettrico-GNL?

Le soluzioni di trasporto elettrico, per limiti dovuti principalmente alla scarsità di infrastrutture e alla tecnologia, sono al momento possibili solo per esercizi di prossimità in un raggio d'azione regionale. LC3 Trasporti è attualmente su strada con mezzi a LNG, Bio-LNG, Bio-CNG e abbiamo messo la bandierina anche sul Full-Electric con il primo mezzo pesante oggi in marcia a servizio della GDO. E, in questo momento, abbiamo a disposizione con 3 motrici elettriche. In aggiunta, siamo costantemente alla ricerca di nuove soluzioni e valutiamo ogni possibilità che il mercato può offrirci per garantire ai nostri clienti le migliori soluzioni "green" disponibili. Resta il fatto che per avvicinarci sempre di più alla tanto agognata decarbonizzazione dei trasporti, è assolutamente necessario costruire rapporti di partnership e collaborazione per condividere informazioni ed esperienze positive per guidare tutti nella stessa direzione.

Come gestite il problema ancora più grave della mancanza di stazioni di rifornimento?

Per quanto riguarda l'LNG, sia bio che non, siamo stati in assoluto gli utilizzatori precursori di questa fonte di energia. E, di conseguenza, abbiamo dovuto affrontare i costi di una struttura di approvvigionamento in-house che potesse garantirci una disponibilità costante di questa risorsa. Per l'elettrico, invece, anche per caratteristiche tecnologiche intrinseche, abbiamo coinvolto direttamente i clienti invitandoli a realizzare le strutture necessarie per la continuità di servizio. Non sappiamo ancora cosa potrà riservarci il prossimo futuro e quali saranno le prossime tecnologie che potranno essere implementate, ma abbiamo un livello di expertise tale da consentirci di affrontare qualsiasi situazione.

Sentiamo parlare di idrogeno. Sappiamo però che in Italia c'è solo Bolzano in grado di dare un

servizio. È così?

In questo momento, grazie a un progetto che coinvolge sia il pubblico sia il privato, il Centro Idrogeno di Bolzano è in grado di rifornire un numero ben definito di auto e di autobus che effettuano trasporto urbano. Oltre alla natura verde dell'idrogeno, la validità di questo impianto sta nel fatto che anche l'energia elettrica necessaria per l'elettrolisi proviene da fonti rinnovabili. Una condizione imprescindibile quando si parla di questo specifico elemento. In caso contrario, avrebbe davvero poco senso discuterne. Ad ogni modo, crediamo che sarebbe fantastico se questa esperienza progettuale venisse replicata anche in altre regioni d'Italia.

Siete convinti che il futuro sia l'idrogeno?

Ci teniamo a chiarire che l'idrogeno non è una fonte energetica ma un vettore energetico: per intenderci, una sorta di batteria sui generis. Chiarito questo, siamo certi che l'idrogeno possa rappresentare il futuro della mobilità, in quota parte con un mix di offerte alternative e a soddisfazione di una determinata tipologia di attività. Ma siamo anche convinti che non sarà la panacea di tutti i mali. Per noi la soluzione principale resta il raggiungimento del "Carbon Net 0" attraverso lo sfruttamento di fonti rinnovabili al 100% con applicazioni e soluzioni differenti a seconda della tipologia di business (il trasporto su gomma non è tutto uguale). Infatti, ci capita spesso di restare perplessi di fronte ai proclami verso l'adozione di un'unica soluzione rispetto alle altre, non riuscendo a coglierne un'effettiva applicabilità sostenibile anche a livello economico.

Un quesito sulla concorrenza straniera: è ancora favorita per mancanza di regole (e di Green pass)?

Ad oggi non esiste nessuna società di trasporti italiana leader in Europa con autisti assunti con i nostri contratti nazionali. E questo la dice lunga sulla situazione attuale. Se questa sia poi un'opportunità o un limite per il sistema Italia, noi abbiamo la nostra opinione in merito. Questo è anche uno dei motivi per cui stiamo ancora temporeggiando sul processo di internazionalizzazione di LC3. Ma vogliamo essere riconoscenti anche nei confronti del nostro paese. È un dato di fatto che se l'azienda non fosse stata fondata in Italia, tutto quello che abbiamo realizzato non sarebbe stato forse possibile per un motivo molto semplice: non avremmo avvertito la necessità di trovare soluzioni alternative rispetto agli standard sudamericani. E poi l'Italia si contraddistingue da sempre per creatività e inventiva resa celebre da molti personaggi più o meno storici, come un certo Leonardo Da Vinci.



Lc3trasporti.com

Scuola Trasporti e corsi di formazione



Ci scrive un giovane diplomato dell'Istituto Tecnico Nautico di Livorno, che chiede di firmarlo con lo pseudonimo di Kocisse, che sarebbe interessato, come dice lui, a una formazione professionale sulla logistica. Ecco la sintesi della sua richiesta:

Sono uscito dall'Istituto Nautico Cappellini e mi si apre un mondo di lavoro molto complesso, con alcune offerte piuttosto low level e suggerimenti di fare una formazione specifica sulla logistica. Potete indicarmi qualche iniziativa sul tema?

*

L'argomento è davvero caldo, anche perché le offerte, almeno sulla carta, ci sono. Noi ci fidiamo molto della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia, con succursale anche a Marina di Carrara, ha in corso l'iscrizione ai due ultimi due corsi per la formazione di Tecnici delle Spedizioni e di Logistic Manager destinati a giovani di età tra i 18 e i 29 anni che aspirano a un lavoro professionale specializzato in ambito portuale e logistico: due settori di lavoro innovativi, scrive la scuola, e in costante sviluppo.

Il primo bando, in partnership con Sernav, scade lunedì prossimo ed ha 15 posti a disposizione per chi vuole conseguire la qualifica di Tecnico delle Spedizioni: si tratta di formazione per organizzare tutte le fasi di import e di export delle merci sia sotto gli aspetti logistici operativi sia sotto quelli doganali e gestire i rapporti con le compagnie, i terminal, i trasporti intermodali.

Il secondo bando, in partnership con l'importante gruppo Tarros, che scadrà per le iscrizioni il 4 febbraio ha 12 posti a disposizione per chi vuole conseguire la qualifica di Logistic Manager, una professione fortemente innovativa sempre più richiesta nell'organizzazione della catena logistica portuale e via mare dove transita il 90 per cento delle merci.

La scuola ricorda che i corsi sono completamente gratuiti in quanto rientrano nel Programma Operativo della Regione Liguria (Fondo Sociale Europeo). Le scadenze sono ravvicinate ma sono ancora aperte. Comunque si possono chiedere informazioni sul sito della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia: www.scuolatrasporti.com.



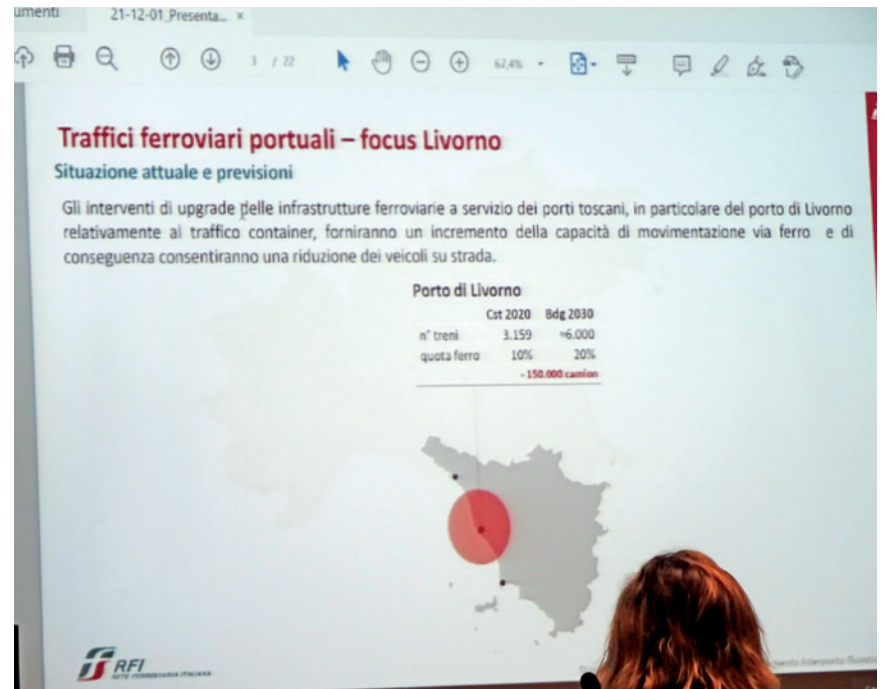
LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

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.

Logistica sui treni a Livorno



Una lettera da un lettore della provincia di La Spezia, Giovanni Balleri, ci chiede informazioni sui traffici portuali livornesi su ferrovia, ricordando (con ironia percepibile) i record raggiunti dal porto spezzino proprio sul tema. Ecco la sintesi della sua nota:

In questi giorni il presidente dell'AdSP del nostro porto di La Spezia Mario Sommariva ha sottolineato i forti incrementi del traffico ferroviario dell'hub che comprende anche Rivalta Scrivia, malgrado tutti i nodi non ancora irrisolti della pontremolese e le varianti in caso sulla programmazione delle rete TEN-T lungo la costa tirrenica: varianti che sembravano escludere l'auspicata direttrice da Genova verso La Spezia, Marina di Carrara, Livorno e giù fino a Piombino e Civitavecchia. Sembra che ci sia stato un ripensamento, e RFI lo avrebbe confermato. Ma ha senso collegare anche Livorno e Piombino, dove i traffici ferroviari sono ancora ridotti, per il condizionamento dei famosi ponti all'ingresso della Darsena Toscana e la "bretella" piombinese che sembra la famosa "neverending story" all'italiana?

*

Il successo di La Spezia sul piano ferroviario è un dato di fatto, che Sommariva ha giustamente sottolineato e che risale anche ai suoi predecessori: indirettamente dipende anche dal retroporto, intelligentemente creato oltre la città, che ha spostato il nodo focale dell'"ultimo miglio" fuori dalla cinta urbana. Per quanto riguarda Livorno, RFI ha dichiarato di credere molto nel collegamento su ferro dal porto al retroporto Vespucci di Guasticce (scavalco) e in particolare dal collegamento del Vespucci alla rete nazionale per il cargo. Le riportiamo la tabella che era stata presentata a fine 2021 in un convegno proprio al Vespucci. Vi si legge che il progetto è di raddoppiare i treni cargo in 10 anni, togliendo dalla strada circa 150 mila camion.

Giornalisti, l'Italia va... maluccio



Roberto Giardin di Palermo, che studia scienze politiche, ci ha mandato una mail chiedendo se a nostro parere il mestiere di giornalista può ancora offrire opportunità di lavoro oggi che la carta stampata chiaramente soffre. Ecco la sua nota:

Mi piacerebbe fare il giornalista e mentre studio all'Università sto collaborando con un piccolo giornale locale sul web, occupandomi in particolare di sport. Ho provato a contattare il quotidiano della mia città, ma senza successo. Anzi, mi hanno scoraggiato dicendo che di aspiranti giornalisti ce ne sono anche troppi. È una professione che va a morire?

*

Francamente, qualche volta ce lo chiediamo anche noi, vecchi cronisti nati quando ancora gli articoli si scrivevano con la penna e si spedivano per "fuorisacco". Eppure ancora oggi sono quasi mezzo milione i giornalisti in Europa, lo 0,5% della forza lavoro complessiva. Ma è vero che l'Italia - con lo 0,3% - è sotto la media. A metterlo in evidenza proprio in questi giorni è il Quotidiano "Sharing Media" (www.sharing-media.com).

Il Paese con il numero più elevato di giornalisti in rapporto alla popolazione lavoratrice è la Germania con l'1,3%. Sul podio anche la Norvegia con lo 0,8% e - terze a pari merito - si posizionano Finlandia e Svezia, entrambe con lo 0,7%.

Seguono quindi il Regno Unito, la Danimarca, l'Islanda - tutte con circa lo 0,6% - e poi la Francia, il Lussemburgo, la Grecia e la Croazia con lo 0,5%, in linea con la media europea. E quindi l'Austria, la Svizzera e l'Estonia con lo 0,4%.

L'Italia - ferma allo 0,3% - si trova nella parte bassa della classifica, ma più in alto dello 0,2% del Belgio, della Bulgaria, del Portogallo e dell'Ungheria e dello 0,1% dei rimanenti Paesi.

Insieme all'Italia invece - con i giornalisti allo 0,3% della forza lavoro - troviamo anche la Spagna, i Paesi Bassi, la Polonia, la Slovenia, Malta, Cipro, l'Irlanda, la Repubblica Ceca, la Lettonia e la Lituania.

Nel computo si è tenuto conto del numero degli iscritti agli albi professionali - per i Paesi che hanno un albo - ma anche di una stima del numero degli articolisti e dei collaboratori che si dedicano a questa attività pur non essendo (ancora) iscritti ad un ordine professionale.

Conclusione? Non crediamo che la professione sia moribonda, ma certamente sta cambiando: i giornali su carta andranno sempre più specializzandosi, il web rimarrà sovrano per le notizie secche, andranno avanti i giornalisti che sanno non solo raccontare ma anche commentare. Come in tutto, ci sarà una selezione più severa. Ma come diceva il maestro di giornalismo Indro Montanelli, il giornalismo è un mestiere difficile ma è sempre meglio che lavorare...

-- ALL'INTERNO --

Assotrasporti partecipa al tavolo ligure di settore.	a pag. 4
Celebrato a Livorno il "Porrajmos".	a pag. 4
Un corso alla Dogana per scoprire i trafficanti.	a pag. 4
Regioni "verdi", la classifica.	a pag. 5
L'autostrada viaggiante per la dorsale adriatica.	a pag. 5
Caro energia e allarme rinnovabili.	a pag. 5
Camminare...sui fiori.	a pag. 5
Torna (finalmente) Nauticsud.	a pag. 6
Sette giorni al fianco degli autotrasportatori.	a pag. 6
Dalla Regione Calabria complimenti a Gioia Tauro.	a pag. 6
Mega yacht "Galileo" venduto negli USA.	a pag. 7
Nuove regole per il noleggio natanti.	a pag. 7
Si allarga il progetto SUCCESS.	a pag. 7
La nautica soffre ritardi e aumenti.	a pag. 7
Scuola Trasporti e corsi di formazione.	a pag. 9
Giornalisti, l'Italia va... maluccio.	a pag. 9
Logistica sui treni a Livorno.	a pag. 9

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tutto (o quasi) che vorremmo

che ci accompagna, tra armi di "distrazione" di massa come le elezioni presidenziali, i ristori che non ristorano, e tutti noi che la sfanghiamo per andare avanti, peggio non potremmo fare. Quindi, osiamo.

Uno degli interrogativi riguarda la Porto 2000 livornese. Che dopo la gara vinta per il comparto passeggeri, che a Livorno non è poca cosa, sembra la fortezza Bastiani del celebre romanzo sul Deserto dei tartari: aspettando un evento che non arriverà mai. Qui l'evento è la definitiva consacrazione della gara, vinta dal network appositamente costruito da tre gruppi armatoriali, due dei quali sono di Onorato e di MSC. Aspetta e spera: motivo del contendere, come noto, è l'altra utility creata in porto dall'armamento Grimaldi a servizio dei suoi ro-pax, che i vincitori della gara ritengono concorrente e non legittima. Ad oggi tentativi dell'AdSP di Luciano Guerrieri non riuscita a sciogliere il nodo, anche perché il Ministero, interpellato già due anni fa, ha scritto che la postazione di Grimaldi è legittima. Nero su bianco a firma del direttore Coletta: "Il servizio reso dalla Porto di Livorno 2000 è di interesse generale ai sensi dell'art.6 comma 4 lettera C della legge 84/94, ma non è reso in servizio di esclusiva in quanto non vi sono norme né clausole contrattuali che la prevedono, né una previsione in tal senso negli atti della gara". Il documento non lascia dunque dubbi: e conferma che Grimaldi può legittimamente - nello stesso interesse del porto - operare con i suoi ro/pax dove l'AdSP gli assegna una concessione. Tutto chiaro? Siccome però

anche i ministeri a volte sbagliano, la Porto 2000 attraverso lo studio legale Canepa-Pollastrini ha presentato ricorso al Consiglio di Stato. Il quale da mesi ci sta ponendo sopra.

Se siete arrivati a questo punto vi chiederete probabilmente, come facciamo noi, cosa riesce a fare la fortezza Bastiani, ovvero Matteo Savelli che ha in mano il cerino della Porto 2000. Ci risulta che Savelli stia facendo miracoli: nel senso che malgrado la pandemia, malgrado non abbia licenziato nessuno, malgrado le crociere siano ridotte al lumicino e malgrado il successo dei servizi di Grimaldi sostanzialmente concorrenti, ha chiuso il bilancio del 2021 in sostanziale pareggio. Non conosciamo i dettagli dei conti: ma conosciamo la silenziosa capacità di lavoro dell'ex regatante: che riesce anche ad accontentare con la Toremar i litigiosi clienti delle isole toscane, dall'Elba al Giglio e alla lontana Capraia. Ha la sovvenzione pubblica, ma il servizio è più che decoroso anche quando, specie per le 74 miglia di alr con Capraia, la nave viaggia vuota. Non è facile.

Conclusioni? Non abbiamo la sfera di cristallo ma possiamo azzardare un'ipotesi. Che è legata alla fine della vicenda della Tirrenia, in questi giorni affidata al ministro delle infrastrutture. La disgraziata società ex pubblica potrebbe finire di nuovo all'asta e potrebbe interessare - lei o le sue navi - a un armatore con i conti a posto, già fortemente interessato a Livorno. Che a quel punto potrebbe trovare l'accordo per un decoroso rilancio della Porto 2000.

Sogni d'una notte di mezz'inverno? Cantava Toto Cotugno: Lasciateci sognare! con la chitarra in manol lasciatemi sognare! sono un italiano...



NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA 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 CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info



+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

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

Piano logistica, il siluro di Merlo

disponibile, umana così come finanziaria, all'implementazione del PNRR e quindi sia delle infrastrutture fisiche, sia di quelle virtuali, in primis della cyber security, rischiamo di perdere nuovamente tempo, dedicandoci a un piano della logistica che è uno strumento vecchio e superato, direi da anni settanta, e certo inadeguato alle sfide dell'attuale mercato mondiale".

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrasperto, ha fatto dunque scattare l'allarme sui rischi che, in un momento delicatissimo come dovrebbe essere quello dell'applicazione del PNRR, incombono sul sistema Paese. "Momento in cui - ha affermato nel corso di un convegno svoltosi a Genova - sarebbe importante destinare subito parte delle risorse per la digitalizzazione direttamente alle imprese, aiutandole a dotarsi di adeguati piani di cyber security".

"Purtroppo - ha sottolineato il presidente di Federlogistica - il

MIMS, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sembra trasformarsi ogni giorno di più in un gigantesco centro studi, all'interno del quale le proposte per la digitalizzazione rischiano di ripercorrere le strade fallimentari già ampiamente sperimentate e non certo di successo come Uirnet".

Luigi Merlo ha infine individuato nel deficit di risorse umane (falcidiate anche dall'attrazione che lo smart working ha su chi dovrebbe invece operare di persona in centri di ricerca) il grande pericolo che incombe sul settore, e quindi sulla possibilità reale di dotare il Paese

e le aziende di sistemi efficienti di cyber security.

MSC con Lufthansa

sa - che già si era detto interessato. A conferma che ormai la logistica mondiale viaggia a tre dimensioni, mare, cielo e terra: e che i grandi gruppi se la giocano sull'intera catena dopo essere entrati anche nei terminal portuali e grazie alla liquidità raggiunta ai successi sulle grandi direttrici del trade.



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



DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.



DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division



DCS FIORINI
International freight forwarders



DCS GROUP
SINCE 1874

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