



CON UNA ARTICOLATA PROPOSTA PRESENTATA AL MINISTERO

Assoporti attacca sui dragaggi

Si chiede una veloce semplificazione della parte burocratica ma ISPRA interviene subito con i paletti della tutela ambientale

ROMA – Sembra proprio che ci risiamo: Assoporti ha già involontariamente scatenato una specie di rissa parlamentare, sollecitando la revisione della legge sui dragaggi marittimi che da anni rende un vero calvario interventi essenziali per far funzionare al meglio i porti.

Pare che il ministro non sia contrario alla proposta presentata dal neo-presidente dell'associazione delle AdSP Rodolfo Giampieri: proposta che qualche giorno fa è stata appoggiata nei passaggi più importanti da un gruppo di parlamentari del PD capitanato da Piero De Luca.

C'era già in corso una proposta di legge dello stesso PD che dovrebbe alleggerire la parte burocratica del lungo e pesantissimo iter attuale: un iter che rende quasi impossibile, per alcuni porti specie in Adriatico,

A.F.

(segue a pagina 8)

ARSE: riscaldarsi senza emissioni

MILANO – Si è svolto ieri, venerdì 28, un interessante webinar sulla svolta "green" nel riscaldamento negli edifici. Svolta che oggi è possibile grazie all'evoluzione tecnologica delle pompe di calore ad alta temperatura e alla diffusione dello scambio geotermico ed idrotermico. In contemporanea la rivoluzione legislativa ha portato all'approvazione delle "Comunità Energetiche", un ulteriore importante strumento per incrementare l'elettri-

(segue a pagina 8)

Pietrificati!



LIVORNO – *Doverosa premessa: che c'entra l'immagine della Medusa qui sopra? Il mitico mostro il cui sguardo trasformava in pietra chiunque l'incontrasse?*

Sarà una mia fantasia, ma la notizia che dai prossimi giorni - ufficialmente già dal 1 giugno - la linea passeggeri Grimaldi per Palermo si trasferirà da Livorno a Piombino, ha pietrificato tanti in porto. Anche l'annuncio fatto su queste pagine nel numero di sabato scorso è stato accolto da uno stupito silenzio. Come se fosse un bagattella.

Ci dicono che non è affatto una bagattella per il porto labronico: sulla linea lavorano quasi cinquanta tra articoli 17, portuali di Uniport e di Seatrag. Con un valore di retribuzioni che si aggirerebbe - fonti dirette - intorno ai 200 mila euro al mese. Ed è chiaro che non sono affatto contenti di un lavoro che si trasferisce ai colleghi di Piombino. La solidarietà di classe è una cosa, perdere il loro lavoro è un'altra.

Ci dicono, dall'altra parte, che il "sistema" portuale rimane lo stesso, e se non ci sono spazi sufficienti a Livorno è meglio che un grande armatore come Grimaldi vada a Piombino, cioè rimanga in casa, che non scelga altri porti. Vero. Ma c'è anche chi la vede come un pericoloso segnale che si può sintetizzare

A.F.

(segue a pagina 8)

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

CON IL DEPOSITO DELLA "DOMANDA DI CONTINUITÀ" A MILANO

CIN esce dalle secche e rilancia?

Assicurate "le migliori condizioni" per lo sviluppo e il mantenimento dei livelli occupazionali - Il grazie ai fornitori

FederPetroli: con Iran più greggio?

MILANO – "Se l'Iran ritorna a pieno regime nelle esportazioni di greggio, inizierà una nuova era per il petrolio". Lo dice a LaPresse Michele Marsiglia presidente FederPetroli Italia.

Il mercato del petrolio - dice ancora Marsiglia - ha subito un'ulteriore pressione, con gli Stati Uniti che si stanno preparando a rientrare nell'accordo nucleare dell'Iran. Il Brent ha visto il suo più grande calo settimanale da marzo, scendendo

(segue in ultima pagina)



Vincenzo Onorato

MILANO – È stata depositata la domanda in continuità per Compagnia Italiana di Navigazione CIN, da mesi sottoposta a uno stressante controllo finanziario e ripetutamente data per spacciata. Con una sua nota il Gruppo Moby ha confermato le anticipazioni dei giorni scorsi sul

(segue in ultima pagina)

REALIZZATO AL CENTRO STUDI DELLA CONFEDERAZIONE

Confetra e l'Almanacco Logistica

L'appello del comparto per la formazione più avanzata e per la collaborazione delle forze nuove nelle altre associazioni che operano nella logistica

GENOVA – Il nuovo Almanacco della Logistica 2021, realizzato dal Centro Studi Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - mostra una fotografia del settore logistico e di quello che ha caratterizzato la filiera nel corso del 2020, anno ricco di avvenimenti e segnato, anzitutto, dal Covid-19 e degli impatti della conseguente crisi economica. Lo presenta Ship2Shore nell'ultimo rapporto.

Dall'analisi - riferisce il rapporto - emerge una drastica asimmetria di

(segue in ultima pagina)



Guido Nicolini

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ISTITUZIONE SPEZZINA

A scuola di logistica oggi

Dalla docenza sui trasporti all'intera catena delle merci - L'importanza della formazione

CON IL NUOVO IMPIANTO A CORNICE DEL PORTO DI LA SPEZIA

Laghezza, tre poli logistici

Entrano nel "bersaglio" del Gruppo anche siderurgici e project cargo

Moby-CIN sullo stallo per Tirrenia

MILANO – "In riferimento ad articoli falsi e fuorvianti apparsi in questi giorni sulla stampa - scrive l'ufficio stampa del gruppo Onorato - il gruppo Moby-CIN precisa che i debiti finanziari ammontano a 640 milioni di euro e non a oltre 900 come è stato scritto, in un settore caratterizzato da alta intensità di capitale e con il gruppo che - in controtendenza rispetto al settore - è riuscito nonostante la pandemia con un piano di riduzione costi e di acquisizione di fette di mercato a produrre cash flow positivo senza ricorso a finanza straordinaria.

"A proposito dello stallo nella trattativa con i commissari di Tirrenia in amministrazione

(segue a pagina 8)



Massimo Frolla

LA SPEZIA – Prodotti siderurgici e project cargo: questi i bersagli che il Gruppo Laghezza ha messo nel mirino con l'entrata in servizio, in questi giorni, del suo terzo polo logistico a cornice del porto di La Spezia. Con un'area di 10.000 metri quadri, di cui 2.000 coperti, il nuovo terminal ha superato la fase di start up ed è ora pienamente operativo, affiancando e integrandosi con gli altri due poli logistici del Gruppo, ovvero il Terminal 1 (20.000 metri quadri di cui 10.800 coperti) e il Terminal 2 (7000 metri quadri dedicato allo stoccaggio della merce e a servizi

(segue a pagina 8)

"BANCHINA ESTESA" FERROVIARIA A TRIESTE

Il porto si allunga verso l'entroterra

È partito il collegamento - Test dal Molo V a Cervignano



TRIESTE – Il porto di Trieste cresce e si sviluppa non solo con le sue infrastrutture a mare, ma - come oggi è indispensabile - anche con le sue funzioni di integrazione logistica verso l'entroterra del FVG.

Dopo il recente avvio del nuovo terminal multipurpose HHLA-PLT, e le operazioni di connettività sulla rete ferroviaria primaria e internazionale, con gli oltre 200 mln € di investimento congiunti con RFI, l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti un concept che mira ad estendere alcune funzioni portuali alle aree degli interporti regionali.

È stato avviato nei giorni scorsi

(segue a pagina 8)

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

POMPE E UNITÀ COMPLETE PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI SERVIZI E MANUTENZIONI

Via XXV Aprile, C3 - Loc. Pedemonte - 19021 Arcola - LA SPEZIA - Tel +39 0187 1953245 - www.fgsolutions.eu

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	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC SAMANTHA	MW122A	6-6	Vedi	4-6	Vedi	8-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC ROSARIA	MW123A	13-6	Serv.	11-6	Serv.	15-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC NURIA	MW123A	20-6	9	18-6	3	22-6	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 SYA B	MC121A	31-5	1-6							Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SARA ELENA	MC122A	7-6	8-6	4-6							Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SHUBA B	MC123A	14-6	15-6	11-6							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). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	PUSAN C	MA121A	10-6	12-6							Vedi	Vedi	Vedi	
	APL SAVANNAH	ONN10JE	17-6	19-6							Serv.	Serv. 3	Serv.	
	MSC SINDY	MA123A	24-6	26-6							18	(via SP)	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). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	MSC CHARLOTTE	YY122R							8-6					
	MSC CHARLOTTE	YY123R							15-6					
	MSC CHARLOTTE	YY124R							22-6					
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 GULSUN	FJ123E							Vedi	16-6	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC MIA	FJ124E							Serv.	23-6	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC DITTE	FJ125E							16	30-6	15	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, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	MSC CAPUCINE R	YM122A	5-6	Vedi							Vedi	Vedi	Vedi	
	T.B.N.	YM123A	12-6	Serv.							Serv.	Serv.	Serv.	
	T.B.N.	YM124A	19-6	16							18	18	18	
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	JSP BORA	YA123A	10-6							Vedi	Vedi	Vedi		
	SONATA	YA124A	17-6							Serv.	Serv.	Serv.		
MAROCCO - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	MSC NIKOLETA	YM123A	12-6							Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC CAPUCINE R	YM124A	19-6							Serv.	Serv.	Serv.		
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS		
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS						
	MSC SAMANTHA	MW122A	6-6	4-6	8-6	Vedi								
	MSC ROSARIA	MW123A	13-6	11-6	15-6	Serv.								

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA											
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:					
MSC MIA SUMMER	AE121A	1-6	31-5							29-5	HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC MARYLENA	AE122A	8-6	7-6							5-6				
MSC MIA SUMMER	AE123A	15-6	14-6							12-6				
MSC SENA	AC122A	4-6 POLCE							6-6	THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK				
MSC MEDITERRANEAN	AC123A	11-6							13-6	GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA				
MSC SENA	AC124A	18-6							20-6	(sa.bkg04@mscspadoni.it)				
MSC RHIANNON	AA121A	30-5							1-6	PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT)				
MSC ALIX 3	AA122A	6-6	5-6							8-6	(sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC MASHA 3	AA123A	11-6	12-6							15-6				
MSC GIANNINA	AB122A	2-6	5-6	4-6							1-6	ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL		
SPIRIT OF TOKYO	AB123A	9-6	12-6	11-6							8-6	(sa.bkg04@mscspadoni.it)		
T.B.N.	AB124A	16-6	19-6	18-6							15-6			
CONTDHIP TOP	AM122A							5-6	KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
MAERSK HOUSTON	122E							11-6	SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI					
MAERSK HANGZHOU	123E							18-6	(sa.bkg05@mscspadoni.com)					
MAERSK HORSBURGH	124E							25-6						
CARLA-LIV	AH121A	2-6	1-6	31-5							2-6	GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
CARLA-LIV	AH122A	9-6	8-6	7-6							9-6	4-6		
CONTSHIP IVY	AY121A	3-6							1-6	MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)				
CONTSHIP IVY	AY122A	10-6							5-6	7-6				
MSC TIA	AS122A	2-6	4-6							1-6	DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG			
SPIRIT OF CHENNAI	AS123A	9-6	11-6							8-6	(sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MSC TIA	AS124A	16-6	18-6							15-6				
MSC BELLE	AH122A							30-5	BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
MSC BELLE	AH123A							6-6						

CON L'ADESIONE AL PROGETTO EUROPEO CHE PUNTA ALLE MIGLIORI PRATICHE PER L'APPRENDISTATO

Livorno nell'Alliance on Apprenticeships

Si rafforza l'impegno del Comune per promuovere l'apprendistato



Gianfranco Simoncini

LIVORNO - Il Comune di Livorno aderisce all'European Alliance on Apprenticeships, l'Alleanza Europea sull'Apprendistato. La decisione è stata presa nel corso

della Giunta comunale.

Da tempo l'amministrazione comunale - scrive l'assessorato competente - attraverso il Patto per la Formazione Locale, sta portando avanti attività per la promozione dell'apprendistato quale strumento per creare opportunità di lavoro per i giovani.

Con l'ingresso nell'Alleanza Europea questi impegni saranno rafforzati. "Il Comune di Livorno - dichiara l'assessore alla Formazione Gianfranco Simoncini - crede fortemente nell'apprendistato come strumento per promuovere l'approccio pedagogico innovativo del 'learning by doing'".

Nell'ambito del Patto locale per la Formazione, che riunisce sindacati, datori di lavoro, fornitori di istruzione e formazione, nonché autorità regionali e locali - aggiunge

l'assessore - infatti, stiamo operando per promuovere l'attrattiva dell'apprendistato".

"Tra le iniziative realizzate - ricorda Simoncini - oltre ai convegni sul tema, volti anche a far conoscere le migliori pratiche di apprendistato sul territorio, abbiamo prodotto una brochure distribuita a tutte le imprese cittadine, mentre è in preparazione una nuova sezione del sito web del Comune dove fornire informazioni su questo strumento".

L'adesione all'Alleanza permetterà di poter conoscere le migliori pratiche a livello europeo, essere informati sulle opportunità di accesso a possibili finanziamenti, essere sempre a conoscenza delle novità normative presenti a livello europeo per l'apprendistato.

CON 14 MILA METRI QUADRI DI NUOVI MAGAZZINI

Hub Savino Del Bene a Peschiera Borromeo



FIRENZE - Savino Del Bene ha annunciato di avere da poco concluso la trattativa che lo porterà a dotarsi di un nuovo hub nei pressi di Milano: un importante impianto che fungerà da punto di riferimento per tutta l'area del Nord Italia, interessata in questi anni da un'importante crescita nei volumi, e che in particolare si concentrerà sulle attività dei settori food e pharma. Lo riferisce Supply Chain Italy in un dettagliato rapporto.

Il complesso immobiliare - scrive ancora Supply Chain Italy - si trova a Peschiera Borromeo, a Sud Est del capoluogo e secondo quanto riferito dalla stessa SdB vi confluiranno "le più importanti filiali milanesi del Gruppo". Nel dettaglio, il sito sarà oggetto di un intervento di riqualificazione integrale, che trasformerà un deposito logistico dismesso da diversi anni in una nuova sede moderna e funzionale, con 14.000 mq di magazzino e 3.000 mq di uffici.

"Negli ultimi anni il giro di affari è cresciuto molto nell'area e gli spazi a disposizione non bastavano più" ha commentato Stefano Marranci, direttore Italia della società. "In quest'ottica, Savino Del Bene ha deciso di investire in questo grande progetto di un nuovo hub centrale lombardo, con l'obiettivo di crescere nell'offerta di servizi logistici per tutte le categorie merceologiche, con particolare attenzione ai partner del food e del pharma".

Gli Stati Generali a Genova sul Mondo Lavoro del Mare

Annunciato l'atteso rimbalzo economico nel settore marittimo ma alcuni dubbi sul Piano nazionale di rilanci



Paolo Emilio Signorini

GENOVA - Nel quadro nazionale dei tanti convegni di analisi dell'economia dopo il clou della pandemia, si sono svolti gli Stati Generali Mondo Lavoro del MARE, la tre-giorni dedicata all'economia marittima, trasmessa e accessibile a tutti in diretta on-line.

A fare gli onori di casa, dalla sede prestigiosa di Palazzo San Giorgio, è stato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale. Il presidente ha ribadito il ruolo guida della blue economy della città di Genova e ha annunciato il tanto atteso rimbalzo economico che riporta l'economia regionale nel primo quadrimestre di quest'anno agli stessi livelli del primo quadrimestre del 2019.

L'ottimismo riguardo questa inversione di tendenza è rafforzato

dalla impressione che il PNRR, mirando a digitalizzazione, transizione ecologica e sostenibilità, stia lavorando proprio per aggredire i punti di debolezza dell'economia del Paese, alcuni cronici, altri congiunturali.

Signorini manifesta però una riserva riguardo al PNRR e lancia un segnale: «Non mi pare che ci sia una grande attenzione all'argomento lavoro - ha affermato nel corso del suo intervento di apertura degli Stati Generali Mondo Lavoro del Mare - . In realtà le politiche del PNRR, e molti investimenti di cui si compone, presuppongono interventi di formazione e di specializzazione della forza lavoro. La formazione e la cultura sono la più grande contromisura rispetto alla perdita di posti di lavoro. Però dobbiamo essere consapevoli che molti settori sono in trasformazione, che l'impatto della digitalizzazione e dell'automazione, positivo in termini di efficienza e produttività, si accompagnerà a una diminuzione dei posti di lavoro. Quindi noi, se saremo molto bravi, dovremo riuscire a coniugare la riduzione di posti di lavoro in alcuni settori con l'aumento di posti di lavoro in altri ambiti, oppure dovremo essere capaci di convertire posti di lavoro meno specializzati, meno all'avanguardia in alcuni settori, a fronte di skills e impieghi più specializzati».

In attesa di comprendere se, alla vigilia della seconda stagione estiva dall'inizio della pandemia, si possa dire di essere davvero di fronte a una robusta ripresa del cammino di crescita non solo economica, ma anche degli investimenti e dei volumi che interessano le attività portuali, l'assessore Giovanni Berrino - Lavoro e Politiche Attive dell'Occupazione, Trasporti, Rapporti con le Organizzazioni Sindacali, Turismo, Fiere Turistiche e Grandi Eventi Regione Liguria - ha lanciato una provocazione sottolineando come: «La Liguria che ha la sua vocazione nel mare, non solo per i traffici ma anche per l'aspetto turistico e naturalistico, è una regione di mare che però dipende molto dalla terra, perché lo sviluppo dell'economia del mare è appeso al filo un po' usurato delle nostre infrastrutture».

Purtroppo nel PNRR si parla poco della Liguria, si parla poco delle infrastrutture, anche perché alcune vanno oltre il limite temporale del 2026 previsto per la fine degli investimenti che si faranno con fondi europei. Lo sforzo che la politica ligure trasversalmente deve fare è quello di chiedere al nostro Governo e anche all'Europa che, al di là dei fondi che sono stati stanziati previsti per la loro spesa entro il 2026, si faccia un investimento ultra-quinquennale su alcune strutture cruciali per la nostra economia».

ALIS apre i nuovi uffici della sede nazionale

Ospita anche gli studi di ALIS Channel e annunciato l'evento nazionale di Sorrento dal 1 al 3 luglio



Nella foto (da sx): Bruno Vespa e Guido Grimaldi.

ROMA - "Abbiamo vissuto una giornata particolarmente significativa per la nostra Associazione, grazie ad un importante Consiglio direttivo che ha visto l'inaugurazione dei nuovi uffici della sede nazionale di Roma e, in particolare, degli studi di ALIS Channel, la nostra TV associativa interamente dedicata al mondo dell'economia e al popolo del trasporto e della logistica". Il presidente di ALIS Guido Grimaldi ha commentato con queste parole i lavori del consiglio direttivo: che sono stati conclusi dall'autorevole intervento del presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale Pino Musolino e al termine dei quali è seguito il momento di inaugurazione, che ha visto protagonista del taglio del nastro il giornalista Bruno Vespa, insieme al presidente di GSE (Gestore Servizi Energetici) Francesco Vetrò, all'ad del Gruppo Grimaldi e vicepresidente dell'International Chamber of Shipping Emanuele Grimaldi, al direttore de "Il Mattino" Federico Monga e al vicepresidente di ALIS Marcello Di Caterina.

"Proprio in un momento socio-economico in cui si intravedono finalmente segnali di fiducia e speranza - ha detto Guido Grimaldi - soprattutto attraverso il piano vaccinale attuato dal commissario generale Figliuolo che sta proseguendo con dati e numeri incoraggianti, ALIS vuole continuare a fornire una spinta proattiva per la

ripartenza del trasporto e della logistica promuovendo la sostenibilità ambientale a favore delle nuove generazioni. L'appuntamento di oggi è andato proprio in questa direzione, come è stato evidenziato nel talk di ALIS Channel, condotto da Bruno Vespa, che ha accompagnato la nostra inaugurazione".

"Abbiamo infatti sottolineato come oggi sia stato compiuto già un notevole passo in avanti nei confronti della sensibilità green e della transizione energetica ed ecologica, - ha aggiunto il presidente Grimaldi - come testimoniano anche i numerosi interventi e progetti previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a supporto della rivoluzione verde e delle nuove forme di energia, ma anche gli importanti investimenti portati avanti dagli associati ALIS nell'utilizzo di mezzi sempre più sostenibili, innovativi e tecnologicamente avanzati. Oltre infatti al ruolo chiave che stanno svolgendo e continueranno a svolgere le Istituzioni proprio per rendere sempre più consapevoli le nuove generazioni, ALIS intende essere un punto di riferimento anche per i decisori pubblici, continuando a portare avanti le istanze dell'intero settore e ponendo all'attenzione l'urgente necessità di sburocrazizzare i processi amministrativi e di digitalizzare ulteriormente la catena logistica".

"Il nostro settore è stato chiamato ad affrontare nell'ultimo

anno così complesso e delicato innumerevoli sfide e, nello specifico, il nostro cluster ha continuato a mettere a sistema le eccellenze del trasporto e della logistica, con il comune obiettivo di uscire dalla crisi e di raggiungere traguardi sempre più rilevanti in termini di trasporto intermodale eco-sostenibile. Questa visione ci ha portati ad accrescere ulteriormente la nostra rappresentatività grazie ai numerosi ed importanti ingressi di nuove aziende e ci ha altresì portati ad ottenere dati notevoli in riferimento allo sviluppo della sostenibilità, essendo riusciti a sottrarre dalle strade circa 100 milioni di tonnellate di merci portandole su mare e ferro, con un abbattimento di emissioni di oltre 3,5 milioni di tonnellate di CO".

"Questi dati non possono lasciare indifferenti perché testimoniano un impegno concreto e decisivo nella tutela dell'ambiente. Proprio per tale motivo, la nostra Associazione - ha proseguito il presidente di ALIS - ha richiesto ai vertici governativi di valorizzare le aziende virtuose che agiscono ed investono nella blue e green economy, ad esempio rendendo strutturali le misure incentivanti per l'intermodalità Marebonus e Ferrobonus ed aumentandone la dotazione finanziaria fino a 100 milioni all'anno per ciascuna misura. Allo stesso tempo, proponiamo di utilizzare le risorse del PNRR o del fondo complementare per destinare specifici premi, sotto forma di incentivi a fondo perduto per un massimo del 30% o di forme di detassazione, alle aziende che rinnovano i propri mezzi stradali, marittimi e ferroviari e che, riducendo realmente le emissioni inquinanti, accelerano fortemente il processo di transizione green".

"ALIS, con la convinzione quindi che la sostenibilità ambientale rappresenta la vera sfida del 2021, - ha concluso Guido Grimaldi - ha dato appuntamento a Sorrento per il prossimo evento nazionale associativo che si svolgerà da giovedì 1 a sabato 3 luglio alla presenza degli stakeholder del settore che si confronteranno con rappresentanti del Governo e delle Istituzioni nazionali ed europee, giornalisti ed esponenti del mondo imprenditoriale, formativo ed accademico".

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI
gigoni.com

save your heart
save your earth

GIGONI
APRENDI IL TUO LAVORO

SECONDO I RICHIAMI DI UN ESPERTO CAPO-PILOTA MARITTIMO

DALL'ANNUARIO STATISTICO DELL'ACI NAZIONALE

Da Arbatax un allarme: "È la morte di un porto"

Per l'auto un 2020 tragico

Crollati gli acquisti e invecchiato ancora di più il parco



ARBATAX – Un bellissimo porto in una bellissima area della Sardegna: eppure Arbatax, secondo l'appello del pilota portuale Giangiacomo Pisu, "per colpa della cecità delle Amministrazioni Regionali e Comunali rischia la chiusura, con conseguente cancellazione". Negli anni, continua Pisu, abbiamo assistito ad una serie di proclami, convegni e dichiarazioni che hanno dimostrato essere mera propaganda politica. "Oggi assistiamo alla sconfitta schiacciante di una classe amministrativa, che mette in luce l'inadeguatezza di chi dovrebbe tutelare gli interessi dei sardi con i denti ma non fa nulla. Certo Arbatax non è Olbia, Cagliari o Porto Torres. In Ogliastra si fanno mille progetti ma ci si dimentica che sono tutti destinati a fallire: senza un punto logistico come il porto e delle tratte certe, nessun progetto può trovare la via del successo! Il porto di Arbatax è il paradosso per eccellenza: mentre nel resto del mondo le città con i porti godono di un vantaggio geostrategico irrinunciabile che crea ricchezza, ad Arbatax si vuole creare il deserto".

Invece, secondo la nota, Arbatax ha alcune essenziali priorità. Eccole: a) Approvvigionamento energetico: la maggior parte del rifornimento del greggio e degli idrocarburi avviene a mezzo nave, oggi abbiamo un orientamento verso il biometano che richiede Stazioni di bunkeraggio su tutto il litorale. (Non dimentichiamo che Arbatax è al centro del Tirreno e dei suoi flussi marittimi). b) Supporto alle aree produttive e di consumo di dimensione regionale e interazione con comparti industriali locali.

c) Gates delle linee regolari di cabotaggio. d) Collegamenti con le aree insulari (continuità territoriale): principale via di comunicazione in alternativa alla rete stradale. e) Funzione passeggeri, turistico-crociéristica: realtà in via di espansione e settore economico con trend in crescita.

"Si parla di polo nautico - continua Pisu - dimenticando che non potrà mai decollare se non esiste un servizio di trasporto via mare all'altezza di far arrivare i materiali e macchinari utili alla costruzione, manutenzione e gestione di tale tipologia di mercato. Arbatax muore non per volere di un armatore ma per volere della politica, di scelte scellerate e del menefreghismo o degli interessi di certi politici".

"Ad Arbatax, ultimamente si parla di ZES, ma nessuna zona economica speciale può essere sostenuta e avallata senza la logistica, senza il traffico generato dalla presenza di un porto. Chi è stato eletto a livello locale, regionale e nazionale per difendere e rappresentare noi Lavoratori e comuni cittadini, vive svincolato dalla realtà. Assistere a stupide dispute politiche tra schieramenti diversi è imbarazzante e denota immaturità politica e civica. In un momento come questo non abbiamo ancora sentito la proposta di unirsi, ognuno con il suo colore politico, e lottare per non perdere il diritto alla mobilità. Si pensa a riproporre una provincia sonoramente bocciata dalla popolazione attraverso il referendum, si pensa a trenini verdi che, senza il turismo generato dal traffico portuale non hanno senso di esistere, e non si capisce che anche

questo progetto è legato a filo diretto con il porto.

È stato compilato e presentato un questionario sui porti, un questionario ad hoc per dimostrare che Arbatax non ha senso di esistere. Vorrei ricordare - scrive ancora il pilota Pisu - che Arbatax non funziona per alcuni motivi.

1 - Orari di arrivo a Civitavecchia sbagliati: non esiste arrivare alle 10:00 del mattino, si doveva lottare per avere un arrivo alle 07:00.

2 - Giorni di partenza delle navi completamente sbagliati: gli autotrasportatori non se ne fanno nulla di una nave che parte il sabato notte, in quanto sono costretti ad una sosta forzata nel porto di Civitavecchia la domenica, economicamente una follia!

3 - Linee sbagliate: la soppressione della rotta per Genova doveva essere motivo per gli amministratori di battersi per la rotta su Livorno o Piombino, visti i realinamenti di passeggeri e merci da e per quei porti.

4 - La totale mancanza di investimenti nel Marketing: il porto non viene pubblicizzato negli eventi Internazionali e Nazionali e non si può pensare di andare avanti con il semplice passaparola.

Si parla di passaggio all'Autorità di Sistema ma abbiamo paura che anche questo serva a poco senza linee marittime, se non a trasformare il porto in una sorta di bancomat delle concessioni. Ben venga l'Autorità di Sistema, ma che porti con essa traffico marittimo, elemento imprescindibile per ogni futuro sviluppo.

La politica dimentica che gli aiuti vanno dati a quei porti disagiati - conclude Giangiacomo Pisu -, quelli con scarso traffico e non a quelli perfettamente serviti da più linee marittime. Questa è vera equità e vero risparmio di fondi! In ogni caso sono del parere che tutti i porti maggiori di un'isola debbano essere sostenuti, perché le navi e le linee marittime esistono perché esistono le Isole non le Penisole, perché dalle isole ci si sposta via mare o via aria.

ROMA – Nel 2020, a causa del Covid-19, il mercato auto ha toccato il livello più basso degli ultimi vent'anni. A marzo e aprile, le vendite si sono praticamente azzerate (80% di diminuzione media delle immatricolazioni), mentre - su base annua - la perdita di nuove iscrizioni di veicoli ha superato le 560mila unità, 500mila delle quali autovetture.

È la drammatica fotografia scattata dall'edizione 2021 dell'Anuario Statistico ACI, consultabile, da oggi, su <http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche.html>.

Boom di elettriche e ibride: negli ultimi mesi del 2020, gli ecoincentivi hanno prodotto una crescita esplosiva di acquisti di autovetture elettriche (+193,4%) e ibride (+123,9%) alla quale, però, non è corrisposta la rottamazione delle auto più vecchie.

Il parco circolante italiano resta il più vecchio d'Europa: l'età media

delle auto è pari a 11 anni e 10 mesi (5 mesi in più rispetto al 2019); 1 auto su 5 (il 20% circa del totale) è una Euro 0-1-2, con almeno 18 anni di anzianità.

Crisi e saturazione rallentano il ricambio: per aumentare la sicurezza e ridurre l'inquinamento resta una priorità assoluta. Il ricambio appare, però, rallentato da due fattori: la crisi economica e un mercato che ha quasi raggiunto il punto di saturazione. Il rapporto auto/popolazione risulta, infatti, pari a 666 auto x 1000 abitanti, mentre se si considerano tutti i veicoli in complesso il rapporto è di 885 veicoli ogni 1000 abitanti. Entrambi i valori sono i più alti in Europa.

Crolla la spesa per l'auto: la pandemia ha inciso pesantemente sulle spese degli italiani, e il comparto auto non ha fatto eccezione. Nel 2020, per usare l'auto abbiamo speso poco più di 124 miliardi di euro: 30,7 miliardi di euro in meno rispetto

al 2019 (-20,2%). Spesa maggiore: acquisto e ammortamento del capitale (37,9mld). Seguono spesa per il carburante (29,4mld) e manutenzione/riparazione (21,7mld). Rispetto al 2019, tutte le voci che compongono la spesa finale sono in netta diminuzione: acquisto e ammortamento (-23,3%), carburante (-25,6%), manutenzione/riparazione (-17,3%). Nel 2020 la spesa media sostenuta per utilizzare l'auto è risultata circa 3.100 euro. Nel 2019 era stata di (3.900 euro), pari al -20,6% in meno.

Crolla il gettito fiscale: rispetto al 2019, è crollato anche il gettito fiscale generato dal comparto, che si è attestato poco al di sotto dei 52,8 miliardi di euro: -19,1% rispetto al 2019, quando aveva raggiunto quota 65,2 mld. L'entrata maggiore è stata quella derivata dalla vendita dei carburanti (28,5 mld), seguita da IVA per l'acquisto dei veicoli (6,8 mld) e tassa automobilistica (5,5 mld).

INDICAZIONI SPECIFICHE DAL DIRETTORE DI EMEA INDUSTRY SOLUTIONS

Vincere il Covid-19 con la logistica avanzata



Daniel Dombach

RECHTHALTEN – Daniel Dombach, direttore di EMEA Industry Solutions, Zebra Technologies

Corporation (NASDAQ: ZBRA) ha spiegato in una lunga intervista sui media internazionali l'importanza della tecnologia logistica per stare al passo con le nuove varianti del virus da Covid-19. Attraverso le tecnologie - sottolinea - è possibile digitalizzare ogni fase del processo di distribuzione e di somministrazione del vaccino. Ad oggi sono oltre 900 milioni i vaccini Covid-19 somministrati in tutto il mondo e la distribuzione globale continua ad accelerare. Non possiamo che considerarlo - ha detto - un trend positivo.

Per citare alcuni provvedimenti essenziali: tracciamento in tempo reale, computer mobile intelligenti e tablet, scanner di codici a barre estremamente precisi, sensori di rilevamento della temperatura, analytics di ultima generazione. Se adeguatamente integrati, questi strumenti possono aiutare ogni azienda e ogni figura coinvolta nella distribuzione e somministrazione dei vaccini contro il Covid-19 a eseguire con sicurezza e precisione le operazioni essenziali.

Ecco un estratto della lunga intervista, che è all'esame anche degli organismi internazionali responsabili.

"Dopo un anno di lockdown, finalmente uno spiraglio. Sono oltre 900 milioni i vaccini Covid-19 somministrati in tutto il mondo e la distribuzione globale continua ad accelerare. Non possiamo che considerarlo un trend positivo dato che nei Paesi in cui la diffusione del vaccino è stata maggiore, sono stati registrati segni positivi riguardo l'efficacia. Uno studio, ad esempio, ha rilevato che la distribuzione del vaccino Pfizer BioNTech in Israele ha contribuito a ridurre i casi del 94%.

Ad ogni modo la pandemia è tutt'altro che finita. Negli ultimi sei mesi sono emerse molte nuove varianti in diverse parti del mondo, alcune delle quali sembrano essere più trasmissibili o più resistenti alle prime formulazioni dei vaccini. Nonostante severe restrizioni su viaggi e regole ferree di quarantena, la variante B.1.1.7 del Covid-19, individuata per la prima volta alla fine del 2020, nel Regno Unito ad aprile, è diventata il ceppo dominante negli Stati Uniti, come confermato dai Centers for Disease Control and Prevention (CDC).

La comunità scientifica è d'accordo sul fatto che più permettiamo al COVID-19 di diffondersi, più alta è la probabilità che compaiano nuovi e pericolosi ceppi. Accelerare la distribuzione globale del vaccino con la massima efficienza possibile è, ad oggi, più essenziale che mai.

Le maggiori difficoltà del comparto logistico quali le lacune nelle catene di distribuzione, la variabilità del rendimento effettivo dei vaccini o la mancanza di traspa-

renza da parte di organismi sanitari e amministrativi, hanno contribuito a ritardare o addirittura interrotto la distribuzione dei vaccini, sia nei Paesi in via di sviluppo, sia nei Paesi europei avanzati. Conseguentemente, la logistica avanzata e la tecnologia di tracciamento sono diventate fondamentali per superare questo tipo di difficoltà.

Se digitalizziamo ogni fase del processo di distribuzione e di somministrazione del vaccino - sostiene Dimbach - diventerebbe più facile creare dei punti di contatto - cruciali - all'interno delle catene di distribuzione. Questo, a sua volta, aiuterebbe a migliorare il coordinamento tra tutte le figure coinvolte, molte delle quali potrebbero non aver mai lavorato insieme fino a quel momento. Attraverso le tecnologie digitali è possibile eliminare i buchi neri dei dati, così da aumentare l'efficienza, la velocità e la sicurezza. Tracciamento in tempo reale, computer mobile intelligenti e tablet, scanner di codici a barre estremamente precisi, sensori di rilevamento della temperatura, analytics di ultima generazione. Se adeguatamente integrati, questi strumenti possono aiutare ogni azienda e ogni figura coinvolta nella distribuzione e somministrazione dei vaccini contro il Covid-19 a eseguire con sicurezza e precisione le operazioni essenziali.

Per esempio, l'utilizzo di dispositivi di tracciamento wireless come tag RFID o registratori di dati elettronici sui pallet e sugli imballaggi utilizzati per spedire i vaccini, può consentire la raccolta di informazioni utili per la localizzazione e la registrazione della temperatura, che possono essere poi condivise tra i responsabili della pianificazione logistica e della reportistica. A seconda del tipo di tecnologia utilizzata, i dati possono essere aggregati e distribuiti tramite grafici di facile comprensione disponibili su cloud. In altri casi, i dati potrebbero essere disponibili per il download su app mobili tramite dispositivi abilitati Bluetooth™ all'arrivo a destinazione. Ad ogni modo, la tecnologia di localizzazione è fondamentale per ottenere: Conferma rapida dello stato della spedizione a ogni punto di consegna.

Miglior coordinamento delle operazioni tra fornitori di servizi logistici e sanitari.

Migliore identificazione e risoluzione delle cause di rallentamento che incidono sulla distribuzione e somministrazione del vaccino.

Fiducia nelle prestazioni della cold chain.

Da non dimenticare, la tracciabilità logistica e il monitoraggio della temperatura dei vaccini - conclude Dombach - non si interrompono una volta che i vaccini arrivano alle loro destinazioni finali.

COMMOSSA CERIMONIA ALL'ISTITUTO "DUCA DEGLI ABRUZZI" DI CATANIA

Intitolate a Maticena e Franza aule del Politecnico del Mare

"Fulgidi esempi dell'imprenditoria dei trasporti turistici e commerciali nella terra di Sicilia"



Nelle foto: Un momento della cerimonia e la targa.

MESSINA – Eccellenza, opportunità e voglia di mettersi in gioco per accettare sfide sempre più grandi ed impegnative. Di tutto questo e di molto altro ancora si è parlato nel corso di "In Fondo al Mare... un oceano di grandi opportunità", cerimonia organizzata dall'I.S.I.S. Politecnico del Mare "Duca degli Abruzzi" di Catania durante la quale si è celebrata l'inaugurazione dell'area dell'Istituto intitolata a Elio Maticena e Giuseppe Franza, padri fondatori di quella che è

oggi la Caronte & Tourist.

Un omaggio che la dirigenza ha voluto rivolgere a due personalità che - dice la nota dell'ISIS - seppur non nate di Catania, hanno posto le basi per fare la differenza nel meridione e i quali valori e l'attenzione alle persone e al mare si respira ancora oggi. "Si tratta di un gesto doveroso

nei confronti di una compagnia a cui noi siamo molto legati - ha spiegato la dirigente scolastica Brigida Morsellino - con loro, e con tutti i nostri partner, lavoriamo



AUMENTATO IL NUMERO DEI SOTTOSCRITTORI AL PATTO PER IL TERRITORIO DI LIVORNO

Formazione professionale e avviamento al lavoro

Il protocollo firmato presso il Comune avrà durata triennale - Chi sono i nuovi aderenti



Luca Salvetti

LIVORNO – “Quando lo scorso luglio firmammo il precedente Patto per la formazione professionale e l'avviamento al lavoro nel territorio di Livorno l'idea che ci animava è che avessimo passato un brutto momento e che dovessimo prepararci a ripartire; invece abbiamo dovuto affrontare un altro periodo estremamente difficile legato a questa pandemia. Ma arriverà il momento della ripartenza e allora dovremo avere strumenti, come questo Patto, che ci permettano di fronteggiare una situazione estremamente difficile. L'obiettivo è guardare ai giovani, al mondo della scuola, ma anche a quella parte di lavoratori più in avanti con l'età e far sì che abbiano una formazione che permetta loro di rispondere alle richieste del mondo del lavoro”.

È quanto dichiarato dal sindaco di Livorno Luca Salvetti al momento della sottoscrizione del Patto per la formazione professionale e l'avviamento al lavoro nel territorio di Livorno avvenuta martedì scorso tra Comune di Livorno, Regione Toscana, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno AdSP del Mar Tirreno Settentrionale sindacati CIGL, CISL, UIL le Scuole Superiori le associazioni di categoria CNA, Confindustria, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, Legacoop Toscana, Confcooperative, Spedimar, Asamar, Coldiretti, Confagricoltura, CIA, ANCE Toscana.

Il Patto è teso a promuovere l'allineamento dell'offerta formativa regionale ai fabbisogni delle aziende presenti sul territorio livornese, mettere a disposizione dei cittadini un insieme integrato di opportunità per l'acquisizione, l'aggiornamento e l'adeguamento delle competenze ed elevare così la capacità di risposta del sistema formativo locale ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all'economia del



Gianfranco Simoncini

mare e ai settori produttivi strategici per la città di Livorno.

“Il documento che andiamo a firmare - afferma l'assessore al Lavoro e alla Formazione del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini - avrà una durata triennale permettendoci di avere, per tutta la legislatura di questa Amministrazione comunale, un patto esecutivo. Con questa sottoscrizione rinnoviamo così il protocollo firmato lo scorso luglio grazie al quale abbiamo messo in campo numerose iniziative che hanno dato vita ad azioni sulle quali stiamo lavorando con l'obiettivo di innalzare la possibilità per i nostri giovani e ragazze di entrare in maniera qualificata nel mondo del lavoro, e per chi è rimasto senza occupazione di poterla ritrovare, mettendo a disposizione delle imprese personale con esperienze formative adeguate alle loro esigenze”.

Soddisfazione è stata espressa dall'assessore Simoncini anche per il fatto che “durante questo anno di lavoro non si sono perse componenti, ma anzi se ne sono aggiunte di nuove con il coinvolgimento nel Patto di Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ANCE e istituti superiori cittadini”.

“Oggi rinnoviamo un impegno importante rispetto alla formazione nel territorio livornese. Lo facciamo con la consapevolezza che, anche rispetto alle grandi opportunità che avremo con i fondi europei, sia necessario porre particolare attenzione alle peculiarità e alle necessità delle diverse realtà toscane. In quest'ottica vogliamo rinnovare questo Patto, questa sinergia virtuosa che sta già dando buoni frutti, un passo in avanti rispetto al lavoro già svolto in questi mesi. L'obiettivo che ci siamo dati in questa legislatura è quello di provare a superare il disallineamento che ancora oggi esiste tra le competenze acquisite nel percorso scolastico

e universitario e le esigenze delle imprese nei singoli territori. Il Patto che firmiamo oggi diventa così fondamentale per raccogliere gli stimoli che da Livorno sono già stati posti in questi mesi e continueranno ad essere posti, con l'obiettivo di aiutarci a costruire un'offerta formativa più adeguata. Così potremo meglio perseguire il duplice obiettivo di dare una prospettiva occupazionale alle ragazze e ragazzi che si formano sulla costa livornese, aggiornando le competenze di lavoratrici e lavoratori, e di fornire a imprese e realtà del territorio il capitale umano capace di fargli fare quel salto in avanti dal punto di vista della competitività e dell'innovazione. Il Patto è stato anche preso a modello da altre città e altre realtà territoriali, e questo conferma la bontà di questo Protocollo per il quale oggi esprimiamo apprezzamento e convinto sostegno”: così l'assessora alla Formazione della Regione Toscana Alessandra Nardini.

DA DOGANA E FINANZA DI LIVORNO

Sequestrata Rolls Royce tappezzata di...coccodrillo

L'auto proveniva dalla Russia e non aveva le autorizzazioni relativamente alla pelle di una specie protetta



LIVORNO – Alla faccia dell'ambientalismo e delle specie protette... Nell'ambito delle azioni di contrasto agli illeciti extra-tributari, i funzionari della dogana di Livorno congiuntamente alla componente CITES della Guardia di Finanza hanno sequestrato un'autovettura marca Rolls Royce in importazione proveniente dalla Russia e destinata a una società di Roma. Il controllo ha evidenziato che la tappezzeria interna - sedili, braccioli e rivestimenti delle portiere - era

“arricchita” da inserti in pelle di coccodrillo, appartenente alla specie “Crocodylia spp” - specie protetta e inserita nella tutela della Convenzione internazionale di Washington sulla protezione delle specie (CITES - Convention on International Trade of Endangered Species) e all'allegato B del Reg. CE 338/1997 - per la quale è vietata ogni forma di commercializzazione senza le previste autorizzazioni.

L'auto di lusso è stata sottoposta

a sequestro in attesa delle determinazioni dell'Autorità Giudiziaria in merito alla possibilità di procedere all'asportazione degli inserti di pelle e l'importatore è stato denunciato per il reato previsto dalla legge n. 150/92.

Sono sempre più numerosi - segnala la dogana labronica - i sequestri di merci e oggetti ottenuti con l'utilizzo di specie protette o in via di estinzione, segno che è sempre alta l'attenzione di ADM e GdF per questo genere di reati.

DAL RAPPORTO DI INRAIL E FUORIMURO SU 30 DIVERSE RELAZIONI

Record di 353 treni pesanti effettuati in 4 mesi

La massa media trasportata è stata superiore alle 2.000 tonnellate

GENOVA – InRail, impresa ferroviaria fondata nel 2009 in grado di offrire trasporti per tutti i tipi di merci in Italia, Slovenia e Croazia e FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari, società che dal 2010 svolge il servizio di manovra ferroviaria all'interno del Porto di Genova divenuta inoltre impresa ferroviaria dal 2012, hanno fatto registrare il dato record di 353 treni “pesanti” con massa media trasportata superiore alle 2.000 tonnellate, effettuati su 30 diverse relazioni.

Tale risultato è frutto di un lungo progetto, partito nel 2017 per InRail e nel 2018 per FuoriMuro, con l'obiettivo di aumentare la massa rimorchiata trasportabile dai propri treni, ritenendo che il vincolo massimo allora in vigore, pari a 1.600 tonnellate, fosse incompatibile con le esigenze del mercato.

“Sono particolarmente orgoglioso del percorso che, negli ultimi 3 anni, ha portato InRail e FuoriMuro a effettuare con continuità treni con una massa media rimorchiata superiore alle 2.000 tonnellate, elemento distintivo di eccellenza che



conferma la posizione di spicco delle nostre due imprese ferroviarie nel panorama nazionale” ha dichiarato Guido Porta, presidente e ceo delle due Imprese Ferroviarie.

È opportuno ricordare che, a partire dalla seconda metà del 2019, RFI aveva introdotto un cambio normativo che estendeva l'effettuazione di treni pesanti - a regime e senza puntuali autorizzazioni - su un intero “reticolo” individuato dalla stessa RFI, precisando, in successive Di-

sposizioni entrate in vigore nel 2019 e 2020, i requisiti tecnici necessari per l'effettuazione dei treni pesanti.

A valle delle interlocuzioni con le altre imprese e l'associazione di categoria FerCargo, RFI aveva successivamente previsto l'effettuazione di treni “in deroga” ad alcune delle caratteristiche tecniche di cui sopra; deroga da ottenere presentando analisi puntuali degli sforzi longitudinali del convoglio, redatta da Enti/Organismi di comprovato

valore scientifico, a cui sarebbe comunque dovuta seguire un formale Nulla Osta da parte di RFI. In questo contesto, InRail e FuoriMuro hanno da subito agito per poter operare in deroga, commissionando al Politecnico di Torino e all'Università degli Studi di Roma Tor Vergata uno studio, successivamente asseverato da Bureau Veritas, volto a definire una simulazione della dinamica longitudinale dei treni effettuati. Le evidenze emerse hanno permesso alle due imprese ferroviarie di ottenere da RFI il Nulla Osta per effettuare i propri treni in deroga, evitando così le gravi ricadute commerciali che si sarebbero altrimenti subite, e arrivando ai risultati menzionati sopra.

Tutti i numeri del progetto “treni pesanti”.

Nel 2020 InRail ha effettuato 920 treni commerciali “pesanti” su 46 relazioni; FuoriMuro ha effettuato 82 treni commerciali “pesanti” su 2 relazioni.

Nel 2019 InRail ha effettuato 590 treni commerciali “pesanti” su 36 relazioni; FuoriMuro ha effettuato 118 treni commerciali “pesanti” su 5 relazioni.

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: ClickUtility Team

IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI

STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit&Expo

ConferenzaGNL

Working with Drones

Bologna Fiere 6/8 Ottobre 2021

www.mirumir.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Pietrificati!

così: con un Comitato di Gestione del "sistema" tutto piombinese, non è che Piombino stia diventando lo scalo che farà concorrenza in casa proprio a Livorno?

L'armatore d'altra parte ha bisogno di uno scalo usufruibile con i giusti spazi e i giusti tempi: se a Livorno (che lo stesso Emanuele Grimaldi ha dichiarato anche di recente suo porto storico) non gli danno spazi nei tempi richiesti, che deve fare?

Dovremo tornare sul tema: ci arriviamo dalle banchine brontolanti di tuoni in avvicinamento. E forse la Medusa non avrà pietrificato tutti per sempre...

*

Mentre andiamo in stampa ci arriva il seguente commento del presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri:

"La scelta di Grimaldi di operare a Piombino il servizio di linea con Palermo rappresenta un importante segnale di ripartenza per il nostro Sistema Portuale, che dimostra una capacità di adattamento alle mutevoli esigenze di mercato, nell'ottica della piena affermazione della complementarietà dei suoi porti".

"Come dimostrano i dati di traffico del primo trimestre pubblicati nei giorni scorsi, gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno gradualmente uscendo dalla crisi economica e si apprestano a raggiungere nuovi obiettivi di sviluppo, anche in un segmento come quello Ro/Pax, che ha particolarmente sofferto nel 2020".

Guerrieri sottolinea come la decisione della Compagnia di trasferire il servizio su Palermo nello scalo piombinese non produca riflessi negativi duraturi sul porto di Livorno: "Grimaldi ha recentemente rafforzato la propria presenza nello scalo labronico grazie al potenziamento dei servizi di linea esistenti su Olbia e all'immissione di navi più grandi. Il nuovo collegamento da Piombino a Palermo si inquadra tra l'altro in una strategia della Società che andrà comunque a rafforzare il ruolo dello scalo labronico, attraverso il previsto ingresso di almeno un'altra nave. A vincere, insomma, è tutto il Sistema".

Laghezza, tre poli logistici

accessori come la fumigazione dei container). Tutti i magazzini sono doganali e di temporanea custodia, con autorizzazioni di deposito IVA e accise. I servizi doganali, che rimangono centrali per le attività dell'Azienda, si integrano con la divisione logistica "con l'obiettivo - sottolinea il vicepresidente della Laghezza SpA Massimo Frolla - di ottimizzare i processi in termini di efficienza e costi", grazie anche ai soli 4 chilometri di distanza del nuovo hub dalle banchine portuali.

"Il terzo terminal - prosegue Frolla - rappresenta un tassello importante della strategia del gruppo che sta già valutando nuove possibili acquisizioni, sia per potenziare la presenza operativa nel retroporto di La Spezia, sia per duplicare questa formula in altre aree portuali strategiche del Paese".

Moby-CIN sullo stallo

straordinaria - continua la nota - è stato scritto che a bloccarlo sarebbe stato

il nodo delle garanzie: a tal proposito precisiamo altresì che anche grazie all'intervento del fondo italiano "EuropaInvestimenti" pagheremo 77 milioni di euro in favore di banche e bondholders, ovvero l'intero debito di CIN nei confronti degli stessi, che saranno quindi obbligati al rilascio del consenso alla cancellazione delle ipoteche attualmente esistenti in loro favore sulle navi, con la conseguente permanenza sulle stesse della sola iscrizione di ipoteca di primo grado in favore di Tirrenia in AS".

"Ricordiamo che oggi Tirrenia in AS è un creditore chirografario, ovvero privo di qualsiasi garanzia reale sulle navi. Non comprendiamo quindi perché si parli di un problema di garanzie, considerando anche che il valore delle navi offerte in garanzia a Tirrenia in Amministrazione Straordinaria, e dalla stessa già accettate, risulta ampiamente capiente rispetto al credito di quest'ultima".

Ricordiamo inoltre che l'accordo raggiunto da CIN con Tirrenia in AS prevedeva non solo il pagamento dell'80% del credito vantato da quest'ultima con rilascio di garanzie esclusive su navi di primo grado e quindi come attestato il miglior soddisfacimento per i creditori e che l'accordo stesso si è interrotto a causa di ulteriori sei condizioni poste dal Ministero solo nella notte antecedente alla scadenza dell'udienza del 6 maggio delle quali quattro sono state subito accettate, mentre altre due sono state ritenute da soggetti terzi, quale l'attestatore, illegittime e con profili di illegittimità ed illegalità.

C'è chi ha scritto inoltre della necessità di trovare un nuovo investitore. Evidentemente chi propala queste notizie - conclude la nota - sembra ignorare che un nuovo investitore c'è ed è il fondo italiano "Europa Investimenti" pronto ad iniettare una liquidità di oltre 60 milioni di euro".

Il porto si allunga verso

un progetto pilota che collegherà temporaneamente il Molo V dello scalo giuliano all'interporto di Cervignano, che diventerà "banchina temporanea" per un nuovo test su due servizi ferroviari internazionali già attivi sullo scalo giuliano: Norimberga-Trieste (in arrivo) e Trieste-Karlsruhe (in partenza). Il primo test ha visto partire sabato il treno da Norimberga con la nuova sosta presso l'impianto di Cervignano e l'arrivo odierno al Molo V dello scalo giuliano, grazie alla collaborazione con Mercitalia Rail, principale impresa ferroviaria nazionale.

La seconda fase di test si sperimenterà invece su un collegamento in partenza dal Molo V in direzione Karlsruhe, con il supporto di Adriafer, gestore unico di manovra e impresa ferroviaria di short-haulage del porto di Trieste. Anche questo treno sosterà presso l'impianto di Cervignano per ripartire il giorno successivo in direzione della Germania con Ecorail, impresa ferroviaria austriaca di punta che da pochi mesi ha iniziato a operare diversi servizi ferroviari sul porto di Trieste.

L'operazione vede protagonisti oltre al terminal Samer Seaport e all'interporto di Cervignano, DFDS quale operatore Ro-Ro che da Trieste collega il Mediterraneo con il Mar del Nord anche attraverso il network ferroviario del porto giuliano; mentre ad Alpe Adria che agisce quale integratore logistico e multimodale, il ruolo di messa a sistema dell'operazione. Obiettivo dell'operazione che

mira a creare una banchina estesa ferroviaria, sarà generare un aumento di capacità del sistema nel suo complesso, grazie al tapis-roulant logistico che dai terminal portuali si estenderà capillarmente alle aree interne degli interporti, con un ruolo chiave per Cervignano, grazie al suo posizionamento baricentrico di hub ferroviario e autostradale.

"Verificati e misurati i primi risultati - spiega il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino - sarà naturale attivare il coinvolgimento degli altri terminal portuali, degli altri interporti e delle compagnie marittime per offrire capacità e servizi a valore aggiunto anche nell'entroterra e rendere sempre più competitive le catene logistiche anche a servizio del sistema industriale del Friuli Venezia Giulia.

"Il progetto pilota - aggiunge, l'ad di Alpe Adria, Antonio Gurrieri - è open perché andrà ad attivare le sinergie con gli operatori e le altre imprese ferroviarie che gravitano o operano all'interno del sistema logistico regionale, così da poter garantire lo sviluppo neutrale, flessibile e sostenibile".

Lanfranco Sette, presidente dell'Interporto di Cervignano evidenzia: "Con grande entusiasmo e impegno accogliamo questa sfida che configura Cervignano quale banchina estesa e nodo logistico di riferimento per il sistema portuale di Trieste e Monfalcone".

Assoporti attacca

mantenere costanti i fondali come invece i traffici e il continuo aumento delle dimensioni delle navi richiede.

Contro la semplificazione e la velocizzazione dell'iter dei dragaggi s'è però già messa di traverso l'ISPRa che parla di "vulnus" all'ambiente costiero. La legge del 206 e integrazioni secondo ISPRa è già oggetto di una serie di analisi da parte dell'Osservatorio nato nel 2019 cui ISPRa partecipa. Il problema contestato da Assoporti è però che da oltre due anni se ne discute ma non si è approdato a niente.

E i porti continuano ad avere problemi enormi di dragaggio, più che altro per i vincoli alla destinazione dei fanghi (che spesso sono soltanto sabbie più o meno pulite). Una tutela, quella contro inquinamenti da fanghi di dragaggio massicciamente compromessi, che certamente va contemplata: ma sembra del tutto fuori dalla realtà a fronte dell'inquinamento prodotto da fiumi, scarichi più o meno abusivi delle città nonché altre pratiche "disinvolute" che fioriscono sulle nostre coste.

ARSE: riscaldarsi

ficazione dei consumi termici, valorizzare la produzione locale da fonti rinnovabili, riducendo i costi energetici, e perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione delle aree ur-

bane. Il webinar si è così articolato. Introduzione a cura di Livio De Santoli (presidente Coordinamento Free). "Il contributo delle imprese alla svolta tecnologica": Giovanni Cimini - Western CO., Manuel Piatti - Cogeme Nuove Energie, Gianfranco Pellegrini - Teon. Associazione ARSE (Associazione

ne Riscaldamento Senza Emissioni): Presentazione Studio su potenziale Geotermia in Italia e benefici. Tavola rotonda: coordinatore: Maurizio Melis - conduttore "Smart Cities" su RADIO 24. Moreno Fattor - presidente ANIGHp, Francesco Ferrante - vicepresidente Kyoto Club, Gianni

Pietro Giroto - presidente Commissione Industria del Senato, Fabio Roggiolani - presidente GIGA e cofondatore Ecofuturo Festival, Dario Tamburrano - coordinatore Piano di azione Roma Capitale, Edoardo Zanchini - vice presidente Legambiente, Esponenti delle associazioni Amministratori Immobili.

EVENTO STORICO NEL PORTO DI BRINDISI

Costa Morena diventa hub per passeggeri e automezzi



Nella foto (da dx): Patroni Griffi e Rina nel terminal.

BRINDISI - L'AdSP MAM è entrata ufficialmente in possesso del terminal privato "Il Mondo" e delle aree parcheggio attigue. È stata infatti firmata stipula notarile del passaggio di proprietà. Ora via alla fase due: la trasformazione del porto di Costa Morena in un hub sicuro e accogliente per passeggeri e mezzi. Negli uffici del Consorzio ASI di Brindisi prima e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale poi, alla presenza del notaio Roberto Braccio, il presidente di AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi e il presidente del Consorzio ASI, Vittorio Rina, hanno sottoscritto un contratto preliminare di acquisto delle aree parcheggio di Costa Morena, attigue al terminal "Il Mondo".

Con atto distinto e separato poi, il presidente dell'Ente portuale Ugo Patroni Griffi e Massimiliano Taveri, in rappresentanza della Società proprietaria del terminal "Il Mondo", hanno, altresì, firmato l'atto di compravendita per l'acquisto della struttura, per la somma di 2,650 milioni di euro. Il bene sarà intestato al Demanio Marittimo dello Stato e, pertanto, rientrerà nelle potestà di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Si tratta dell'ultimo passaggio burocratico di una procedura avviata oltre tre anni fa, resa particolarmente articolata dalla presenza, nell'area parcheggi di proprietà ASI, di alcune particelle catastali (un terreno di circa 7.600 mq) appartenenti al Comune di Brindisi. Proprio in ragione di ciò, nello scorso mese

di aprile AdSP MAM, Consorzio e Comune sottoscrissero un protocollo d'intesa per la doppia cessione del terreno comunale all'ASI e delle conseguenti aree di proprietà ASI all'Ente portuale.

Nel contratto preliminare di compravendita il Consorzio ASI si impegna formalmente a cedere all'Autorità di Sistema aree estese per oltre 34 mila mq., situate proprio in prossimità dei varchi di accesso in porto, per la somma complessiva di circa 1,121 milioni di euro. Al termine dei lavori di manutenzione e ristrutturazione, che saranno curati da ASI, entrerà in vigore un disciplinare d'uso e di gestione dell'area che consentirà all'AdSP MAM di organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi.

L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera DOCK-BI "Development Of Connections between the Keyports of Brindisi and Igoumenitsa", finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, di cui il Consorzio ASI Brindisi è capofila e che coinvolge, partner italiani, Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Comune di Brindisi, e greci, Autorità Portuale di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. DOCK-BI, finanziato nell'ambito dell'Asse Prioritario 3 (Sistema sostenibile dei trasporti) del Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, è un progetto di tipo infrastrutturale che ha l'obiettivo

di ammodernare il sistema portuale di Brindisi e di Igoumenitsa, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l'accessibilità ai porti, integrandoli osmoticamente con le aree adiacenti.

Contestualmente, dalla società proprietaria, l'Ente portuale acquista, per un importo di circa 2,600 milioni di euro, il terminal "Il Mondo" che, dopo i necessari interventi di ammodernamento, ristrutturazione e adeguamento funzionale, diventerà una struttura di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto.

"Vogliamo trasformare Costa Morena, attualmente il principale snodo di arrivo e partenza di traghetti, Ro-Ro e crociere in un hub polifunzionale, accogliente e sicuro - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Abbiamo già predisposto progetti che con interventi mirati consentiranno alle Forze dell'ordine e agli Organi preposti controlli di security e doganali efficienti, dinamici e spediti; offrendo a tutti coloro i quali, per lavoro o vacanza, arrivano o partono dal porto di Brindisi, un'accoglienza decorosa, attraverso la strutturazione orbitale delle stazioni passeggeri. Si tratta di un impianto che abbiamo già sperimentato con successo a Bari, in cui le funzioni gestite dalle agenzie (biglietteria, carte d'imbarco, ecc.) sono separate dai controlli di frontiera che, necessariamente, devono svolgersi sotto-banchina. Con la successiva costruzione del terminal Le Vele si completerà, poi, l'opera di trasformazione di Costa Morena in un polo intermodale, dove all'accresciuta connettività marittima e stradale si affiancherà un sistema di accoglienza avveniristico e sicuro".

"Dialogo e sinergia tra gli Enti sono chiavi fondamentali per aprire nuovi scenari di sviluppo sul territorio - commenta il presidente dell'ASI, Vittorio Rina. Chiusa la fase procedurale, passeremo a quella attuativa che ci consentirà, grazie al progetto Dock-Bi, di realizzare a breve opere strategiche di infrastrutturazione e riqualificazione di tutte le aree portuali e retro-portuali interessate. Una serie di interventi in grado di integrare funzionalmente trasporto marittimo, accessibilità al porto e alle aree adiacenti, con rilevanti ricadute positive sulla viabilità urbana e sulla sicurezza stradale".

Il ministro Carfagna nel porto di Palermo

Il saluto del presidente dell'AdSP: "Tanto è stato fatto, adesso puntiamo a completare le opere del piano industriale"



Nella foto: Il brindisi di saluto delle autorità al ministro Carfagna.

PALERMO - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti ha accompagnato

per una visita in porto il ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Mara Carfagna. Dal terminal aliscafi Monti ha illustrato alla dottoressa

Carfagna i lavori in corso nell'area portuale, a partire dalla stazione marittima ormai prossima al taglio del nastro.

"So che state facendo grandi cose - ha commentato il ministro Carfagna - e sono felice di essere qui, all'interno di un simbolo del Mezzogiorno. I piani del governo sul sud sono elaborati, difficile raccontarli tutti. Posso dire che contiamo molto sul Mezzogiorno e, in particolare, sulla Sicilia, regione fortemente competitiva in tanti settori, tra cui la portualità. Potenzialità che vanno rafforzate".

Nelle parole del presidente Monti l'intento di procedere su una strada ormai tracciata: "Con il ministro Carfagna abbiamo discusso - ha detto Monti - di Mezzogiorno, soprattutto in chiave portuale, e di fondi. Specie dei Fondi Sviluppo e Coesione con i quali, oltre a finanziare il bacino da 150 mila TPL con i 39 milioni già pervenuti, vogliamo portare a termine quegli investimenti che ci consentiranno di terminare le opere del nostro piano industriale e di superare gli eccellenti risultati fin qui conseguiti. Ciò che nei nostri porti non si respira più è la rassegnazione".

--- ALL'INTERNO ---

Livorno nell'Alliance on Apprenticeships.	a pag. 4
Hub Savino Del Bene a Peschiera Borromeo.	a pag. 4
Gli Stati Generali a Genova sul Mondo Lavoro del Mare.	a pag. 4
ALIS apre i nuovi uffici della sede nazionale.	a pag. 4
Piccoli gesti, grandi crimini.	a pag. 5
Oceani Sunt Servandi.	a pag. 5
Parte la filiera dell'idrogeno.	a pag. 5
"Check" di Bureau Veritas sul primo LNG in Sardegna.	a pag. 5
Da Arbatax un allarme: "E la morte di un porto".	a pag. 6
Intitolate a Maticena e Franza aule del Politecnico del Mare.	a pag. 6
Per l'auto un 2020 tragico.	a pag. 6
Vincere il Covid-19 con la logistica avanzata.	a pag. 6
Formazione professionale e avviamento al lavoro.	a pag. 7
Sequestrata Rolls Royce tappezzata di...coccodrillo.	a pag. 7
Record di 353 treni pesanti effettuati in 4 mesi.	a pag. 7
Costa Morena diventa hub per passeggeri e automezzi.	a pag. 8
Il ministro Carfagna nel porto di Palermo.	a pag. 8
Wally presenta 43wallytender X.	a pag. 9
Pochi "gommoni" tanti maxi-gommoni.	a pag. 9
Ecco l'ammiraglia di Evo Yachts.	a pag. 9
Pollicardo e i grandi yachts.	a pag. 9

UN WALKAROUND PIENO DI GRINTA E SUPER-MOTORIZZATO

Wally presenta 43wallytender X

MONACO – Day boat per eccellenza, il 43wallytender X è una barca poliedrica - dice una nota del celebre costruttore - che non teme rivali nella sua categoria. Fedele ai principi estetici avanguardisti ed essenziali di Wally, questo modello rende omaggio al design iconico del brand monegasco fornendo, allo stesso tempo, una nuova flessibilità per rispondere alle esigenze degli armatori di oggi.

Il 43wallytender X offre, come standard, un pozzetto riparato dal T-top e dall'avvolgente parabrezza in vetro, una cabina con bagno e doccia separata, ampie murate di poppa abbattibili e coperta in teak.

La versione entrobordo presentata nel 2020, ha introdotto l'innovativo pozzetto centrale ideato da Wally per offrire agli ospiti protezione da vento e spruzzi, mantenendo la praticità e l'accesso di un walkaround, e il layout di coperta modulabile per adattarsi alle esigenze del momento. Un nuovo concept, capace di coniu-



Nella foto: La 43wallytender X.

gare la piacevole sensazione della vita all'aria aperta, con la sicurezza e il comfort che contraddistinguono una barca con minor affaccio.

Da oggi la versione fuoribordo

di questo splendido 13 metri offre all'armatore l'ebbrezza di velocità ancora maggiori e il piacere di sperimentare performance più sportive a bordo di una barca

dall'incomparabile personalità e dall'inconfondibile appeal estetico.

La prima unità del 43wallytender X, in un'elegante livrea grigio scuro esclusiva Wally, ha debuttato in America al Palm Beach International Boat Show 2021, mentre la première europea è prevista durante il prossimo Salone Nautico di Venezia (29 maggio - 6 giugno), dove lo splendido scafo grigio scuro sarà ancora una volta indiscusso protagonista.

«Il punto forte dei Wallytender è la capacità di soddisfare le esigenze multifunzionali degli armatori odierni, nel rispetto di un design iconico, pulito e marino. L'anno scorso il 43wallytender entrobordo ha riscosso un successo immediato e siamo certi che questa nuova versione, che integra gli stessi elementi estetici con le prestazioni esaltanti della propulsione fuoribordo, conquisterà un nuovo segmento di mercato», commenta Stefano de Vivo, Wally managing director. «Il 43wallytender X è perfetto come

tender per superyacht a vela e a motore, come day boat per una famiglia o per accompagnare un armatore appassionato di sport acquatici; inoltre, il design essenziale del runabout, la sua velocità, la maneggevolezza e la protezione dagli elementi, ne fanno anche la barca appoggio ideale per un resort come pure per chi pratica attività subacquea».

«Viviamo con piacere e orgoglio l'evoluzione costante della gamma Wallytender; il nuovo 43wallytender X è davvero una barca speciale, che certamente avrà un posto d'onore nella grande famiglia Wally. Nonostante le linee pulite ed essenziali, offre una grande varietà di utilizzi», ha detto Luca Bassani, chief designer e fondatore della brand monegasca.

Il sistema di propulsione standard del 43wallytender X prevede tre Mercury Verado da 300 Hp che raggiungono i 40 nodi, ma è possibile scegliere un pacchetto ancora più veloce, che include tre Mercury Verado R da 450 Hp per una velocità di punta che tocca i 50 nodi.

Per offrire una conduzione semplificata, la barca monta di serie i joystick per le manovre, il sistema di posizionamento dinamico e l'autopilota. Sviluppato da Wally

e dal Ferretti Group Engineering Department, la barca in composito avanzato e fibra di carbonio è costruita presso il cantiere Wally di Forlì. Lo scafo vanta una V profonda (21°) che garantisce un'eccezionale tenuta di mare.

Come per il modello entrobordo, anche il 43wallytender X offre un layout modulare della coperta per soddisfare esigenze diverse: un esempio è l'ampio prendisole di poppa - proposto come optional - sotto cui si possono stivare water toys, bombole per immersione o SeaBob. Il 43wallytender X può anche essere configurato per lo sci d'acqua e per altri sport acquatici.

Un grande frigo box è integrato nei sedili della barca e chi lo desidera potrà richiedere l'aria condizionata anche all'esterno. Sottocoperta, la cabina climatizzata è il luogo ideale per rilassarsi durante le ore più calde della giornata; a disposizione dell'armatore anche un ampio bagno con doccia separata che si contraddistingue per la generosa altezza.

Sul 43wallytender X il piacere di essere a contatto diretto con il mare è enfatizzato dalle distintive murate abbattibili, che estendono lo spazio abitabile in coperta creando il beach club più grande della categoria.

PER LA STAGIONE NAUTICA CHE STA AVVICINANDOSI

Pochi "gommini" tanti maxi-gommoni

Prezzi ancora in salita e produzione già quasi tutta prenotata



Nelle foto: Un Novamarine RH sull'onda e lo Stradivari di Capelli presentato staticamente a Cremona.



MILANO – La patria italiana del gomnone, cioè Milano e dintorni, sta affannandosi a mantenere la produzione per una stagione estiva 2021 che in base agli ordini pivotti in queste ultime settimane si presenta come "sold out": ovvero, tutto venduto.

Secondo la Bibbia del settore, la rivista "Il gomnone", l'annuncio allentamento dei vincoli per la pandemia del Covid ha letteralmente scatenato la voglia di mare in tanti che nei due anni precedenti l'avevano tenuta a freno: così scrive nella prefazione al numero

di giugno appena uscito il direttore Pierpaolo Bellina. Il problema principale oggi è rappresentato dal forte aumento di prezzo delle materie prime e della carenza di accessori: mancano non solo il tessuto dei tubolari (pare che la Cina, come anche in altri campi, stia facendone incetta) ma una parte dei grandi storici cataloghi accessori (come Osculati etc).

Morale: sempre secondo "Il gomnone" chi andrà ad acquistare un gomnone oggi troverà quasi certamente prezzi più alti e qualche difficoltà di consegna. Ma per con-

solare gli appassionati, c'è anche la previsione che a fine stagione, in vista del Salone di Genova, i prezzi aumenteranno ancora di più. Quindi....

Vale la pena a questo punto di fare anche qualche osservazione sulle tendenze del mercato. Come dimostrano le due foto che riportiamo a mò di esempio (il Novamarine RH che salta sull'onda e lo Stradivari 43' del cantiere cremonese Capelli) il gomnone che oggi va per la maggiore è "maxi" per non dire che è

addirittura "giga", con modelli che arrivano a 15 metri di lunghezza, hanno una cabina e montano 3 o anche 4 fuoribordo da oltre 300 cv ciascuno. Un Capelli Tempest 50, per darvi un'idea su che prezzi ci si aggira, costa intorno ai 750 mila euro, completo però (meno male!) della motorizzazione Yamaha.

Scendendo a livelli più...umani, sono relativamente pochi i cantieri che oggi offrono il classico 5 metri motorizzabile senza patente con un 40 cv: e in questa classe si stanno facendo avanti i cinesi, spesso in package con fuoribordo giapponesi (ma anche i cinesi cominciano a costruire degli accettabili 20/40 cv). Tra i marchi storici italiani, si distingue ancora una vota la Selva per il rapporto-qualità/prezzo accettabile, con motori che ormai sono cloni in buona parte degli Yamaha ma con alcuni tocchi di italianità.

Una curiosità: stanno crescendo anche modelli con carena di lega leggera invece che di vetroresina come quelli del cantiere (cinese) Highfield in package con i motori Honda. Come a dire: l'onda gialla avanza, avanza.

A.F.

NELL'AMBITO DEL TEAM OPERATIVO DELLA SYBASS

Pollicardo e i grandi yachts

Un'intervista di "Liguria Nautica" all'uomo più rappresentativo del settore



Lorenzo Pollicardo

GENOVA – Lorenzo Pollicardo, noto in Italia e all'estero sia come ingegnere navale che come uomo immagine - per lunghi anni - del Salone Nautico di Genova, è stato intervistato da "Liguria Nautica" sui temi dell'industria dei grandi yachts, in cui l'Italia notoriamente premegegia.

Pollicardo, come scrive "Liguria Nautica" è il primo italiano entrato a far parte del team operativo ed esecutivo di SYBASS, la Super Yacht Builders Association, associazione mondiale dei costruttori di superyacht. In questo sodalizio, l'Italia è ampiamente rappresentata, con alcuni marchi che sono icona dell'eccellenza della grande cantieristica nautica nel mondo e del "Made in Italy": Benetti, Tankoa, Baglietto, Perini Navi, Fincantieri Yachts ed altri ancora.

Laureato a Genova in ingegneria navale e meccanica, sposato e padre di due figli, a suo tempo ottimo giocatore di pallacanestro, Lorenzo Pollicardo è stato per anni direttore della Divisione Yachting e Certificazione Navale del RINA. Ha rivestito ruoli chiave in associazioni di categoria nautiche, è stato consulente dell'Autorità Portuale di Genova per lo sviluppo della Darsena Nautica, e del Comune della Spezia per lo sviluppo territoriale di iniziative di refit nautico e come membro del Tavolo per la Nautica del Golfo.

Ora, con il suo incarico di technical & environmental director (direttore tecnico e ambientale) di SYBASS - continua "Liguria Nautica" rappresenta la grande cantieristica nautica internazionale e partecipa attivamente al processo di regolamentazione, confrontandosi con i grandi protagonisti della comunità marittima mondiale, come IMO (International Maritime Organisation), EMSA (European Maritime Safety Agency), MCA (Maritime and Coastal Agency UK), CISR (Cayman

Islands Shipping Registry), REG (Red Ensign Group), ISO (International Standard organisation) e collaborando con associazioni come ICOMIA (International Council of Maritime Industry Associations), LYBRA (Large Yacht Brokers Association) e MYBA (European Boating Industry and Mediterranean Yacht Brokers Association).

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

APPENA VARATA DAL CANTIERE DI TORRE ANNUNZIATA

Ecco l'ammiraglia di Evo Yachts

TORRE ANNUNZIATA – Dal molo della marina locale l'armatore e il team di lavoro del marchio Evo Yachts dei fratelli Mercuri hanno assistito alla tradizionale cerimonia di varo della nuova ammiraglia del cantiere, Evo V8; e celebrato così il frutto di mesi di attenta progettazione e realizzazione che ha visto coinvolti i tecnici e le maestranze. Queste ultime con Evo V8 hanno avuto modo di dimostrare al meglio la capacità costruttiva, l'attenzione ai dettagli e la spinta all'innovazione che caratterizzano da sempre la storia di Blu Emme Yachts.

Tra i modelli più attesi per questa stagione, il nuovo 24 metri dal design minimalista e raffinato - riferisce l'ufficio stampa - si propone di stupire il



Nella foto: I fratelli Mercuri a prua della nuova ammiraglia.

mercato per i suoi contenuti altamente tecnologici e per gli spunti originali. La realizzazione di Evo V8 ha rappresentato un momento

di svolta per il cantiere, come racconta il direttore di produzione, Paolo D'Orazio: "Sono stati mesi di lavoro intenso, nei quali il team del cantiere si è dedicato a questo ambizioso progetto con dedizione, passione e impegno. La realizzazione di Evo V8 è il risultato di un importante momento di crescita per il cantiere, di cui siamo davvero orgogliosi. Al tempo stesso per noi questo varo è anche il punto di partenza verso nuovi progetti, sempre più ambiziosi e innovativi".

Evo V8 rappresenta un'esperienza rivoluzionaria - secondo costruttore e progettista - un punto d'incontro tra le suggestioni provenienti sia dal mondo della vela e da quello della nautica a motore, stravolgendo il modo di percepire la navigazione.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

FederPetroli: con Iran

del 3,3% la scorsa settimana dopo che il presidente dell'Iran, Hassan Rouhani, ha detto che gli Stati Uniti sono pronti a togliere le sanzioni sul settore petrolifero, bancario e navale del paese. Ora i prezzi del greggio tornano a salire.

“Non è solo la qualità del greggio iraniano - sottolinea Marsiglia - ma l'uso che le raffinerie internazionali fanno di tale prodotto. Il greggio iraniano è indicato per produrre in un Topping di raffinazione diversi prodotti destinati al consumo e, visto la qualità, anche i margini di raffinazione sono migliori, specialmente in un periodo di scia negativa come quello degli ultimi anni. L'embargo ha costretto molte società petrolifere negli anni a diversificare i propri approvvigionamenti, riorganizzando la Supply Chain”.

“Sulle parole del presidente iraniano tuttavia - commenta Marsiglia a LaPresse - consiglio prudenza: il processo delle sanzioni è delicato, il mercato di Borsa è in rialzo ma prima di entrare in posizioni stabili di acquisto, è preferibile attendere i fatti”.

CIN esce dalle secche

sito di Shipping Italy, il sempre informato blog specializzato. Ecco la nota ufficiale, che annuncia l'uscita...dalle secche dello storico gruppo. Maci sono, come scriviamo in prima pagina, nuovi problemi.

“CIN SpA ha depositato nella serata di ieri (lunedì 24, n.d.r.) presso il Tribunale di Milano, una domanda in continuità. Il piano assicura le migliori condizioni per il rilancio dell'impresa, il mantenimento dei servizi ai clienti, la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e dell'indotto in un settore,

quello marittimo, tra i più colpiti dalla crisi Covid-19, superata dalla compagnia grazie ad un business solido ed in crescita.

Il piano, pur prevedendo la vendita di alcuni asset, si basa sulla continuità aziendale, sul mantenimento dei posti di lavoro e delle rotte non prevedendo inoltre alcun tipo di contributo pubblico da convenzioni ma operando sempre in regime di libero mercato, tutto ciò anche in considerazione dei positivi risultati registrati nell'ultimo anno e dell'attuale trend ben al di sopra delle aspettative.

“CIN SpA ringrazia il 95 per cento dei fornitori che, dando fiducia, avevano sottoscritto accordi con la Compagnia e anche Europa Investimenti per il supporto.

Il presupposto del piano di risanamento proposto si basa su un rigoroso piano di azioni posto in essere dal management nell'ultimo anno, che ha previsto una serie di misure per il contenimento dei costi, l'incremento delle quote di mercato e dei ricavi e la dismissione di alcune rotte non “core” per la compagnia ed ha così creato le condizioni per la presentazione ai creditori di un piano solido e sostenibile.”

Confetra e l'Almanacco

effetti prodotti sui diversi segmenti; in uno stesso porto ad esempio si osserva la tenuta o addirittura la crescita del traffico container, il crollo di quello rinfusiero (-14,2 per cento Rinfuse liquide, -17,4 per cento Rinfuse solide), la compressione di quello Ro-Ro (-7,2 per cento) e l'azzeramento di quello crocieristico (-94,6 per cento). Così come, nel segmento corrieristico per citare un altro caso, al grave ridimensionamento delle consegne b2b, legate alle conseguenze della crisi pandemica, ha fatto da contraltare un'ulteriore poderosa crescita dell'eCommerce e delle consegne

b2c (al +31 per cento dei prodotti ha corrisposto il -47 per cento dei servizi). Per quanto concerne invece il traffico su gomma, la pandemia non ha stravolto drasticamente la situazione pre-Covid.

Le arterie autostradali in cui si attestano maggiormente i flussi di traffico dei veicoli pesanti si riconfermano l'autostrada A1 (Autostrada del Sole), l'A14 (Autostrada Adriatica) e l'A4 a Nord.

Rispetto allo scenario logistico e del trasporto su gomma, la geografia della movimentazione delle merci di tipo aereo riporta invece una situazione opposta: a registrare il segno positivo sono il Sud, con le città di Bari e Brindisi, e le Isole con Palermo e Alghero.

Per quanto riguarda l'immobiliare logistico, sezione analizzata dal Dipartimento di Ricerca di World Capital, dallo studio emerge che nel 2020 lo stock immobiliare logistico Conto Terzi è aumentato del 5,1%.

Nella città di Milano si rileva la concentrazione maggiore, con uno stock che supera i 4,4 mln di mq.

Spostandoci sui valori immobiliari di locazione, il trend conferma un settore ormai stabile che presenta canoni in leggero rialzo per gli immobili di nuova costruzione.

Soffermandoci sui valori di locazione degli immobili nuovi, le performance migliori si registrano nel Centro-Nord, soprattutto nelle città prime di Firenze, prime rent italiana (72 €/mq/anno), Roma (65 €/mq/anno) e Prato (64 €/mq/anno), Genova (66 €/mq/anno) e Milano (60 €/mq/anno). Valori medi tendenzialmente più contenuti invece per tutta l'area Meridionale e per le Isole (media 47 €/mq/anno).

“L'obiettivo del nostro Almanacco della Logistica è quello di offrire la prima ed unica raccolta completa di tutti i dati che - su scala annuale - riguardano l'intero Settore della logistica e del trasporto merci: porti, aeroporti, interporti, cargo ferroviario, trasporto su gomma, movimentazioni di magazzino, aree interne, valichi alpini, eCommerce, distri-

buzione di ultimo miglio, import, export, spedizioni internazionali, immobiliare logistico. Al centro dunque ci sono i numeri, ma anche informazioni e riflessioni e trend di mercato - dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra - Per la parte sull'immobiliare logistico siamo felici di poter contare sulla collaborazione di World Capital, società leader nella compravendita di immobili logistici e industriali”.

“Siamo molto onorati di collaborare insieme a Confetra nella realizzazione dell'Almanacco della Logistica, strumento di informazione di grande valore per i player del settore - dichiara Andrea Faini, ceo di World Capital - Il 2020 è stato un anno particolare, soprattutto per la logistica, chiamata a far emergere fin dai primi mesi il proprio spirito resiliente e il grande valore che ricopre all'interno dell'economia del nostro Paese.”

A scuola di logistica oggi

prime in Italia ed ha una lunga esperienza: come è cambiato l'approccio con il comparto trasporti italiano?

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è stata istituita nel 1991 per iniziativa della Camera di Commercio della Spezia che all'epoca presiedevo. L'idea di darle vita nacque dal constatare la rivoluzionaria importanza dell'avvento del container e, in relazione a ciò, le precorritrici innovazioni introdotte nella portualità spezzina dalla Contship di Angelo Ravano.

Da allora molto tempo è passato e il cambiamento è andato fruttando accelerando: il gigantismo navale ha costretto le infrastrutture portuali e i relativi sistemi di movimentazione a trasformarsi e sempre più peso hanno assunto nuovi fattori: l'automazione, la digitalizzazione, l'efficienza delle operazioni di carico e scarico, la competitività e

velocità dell'instradamento delle merci, la logistica, la questione ambientale.

Tutto questo ha naturalmente comportato e sempre più comporterà il continuo bisogno di potenziare, diversificare ed aggiornare le competenze tanto del management quanto degli addetti alle operazioni di banchina e ciò adeguatamente misurandosi con il sempre più veloce divenire dei cambiamenti dovuti al processo di transizione anche in ambito portuale e trasportistico verso il modello d'industria 4.0 come già accaduto con l'avvento dei terminal completamente robotizzati nei porti del Nord Europa.

Oggi la formazione viene riconosciuta come uno dei cardini: vale solo per le imprese più strutturate? E su quali materie in particolare spingete?

Sempre più frequentemente ormai anche le imprese meno strutturate usano far ricorso alla formazione e non soltanto a quella obbligatoria in tema di sicurezza. La nostra Scuola, per esempio, da sempre è solita riservare attenzione a quelle agenzie marittime e case di spedizione che, pur con pochi dipendenti, richiedono prestazioni formative inerenti l'apprendimento delle lingue, le procedure doganali, i processi di digitalizzazione.

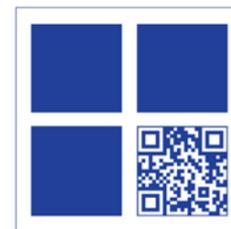
Avete aperto a Marina di Carrara: con quale risposta alla novità?

A Marina la Scuola ha da tempo avviato importanti programmi di formazione.

Con riguardo al personale della Società Cooperativa Co. Se. Port autorizzata allo svolgimento di operazioni e servizi portuali abbiamo da tempo avviato, su commissione dell'Autorità di Sistema, un importante programma formativo riguardante la qualificazione di gruisti e carrellisti, programma scaturito da una preventiva analisi dei fabbisogni ed accompagnato da un Piano riguardante la sicurezza obbligatoria, la formazione per l'utilizzazione delle attrezzature da lavoro.

In riferimento poi al Terminal MDC del Gruppo Perioli la Scuola ha erogato 1.800 ore di formazione, ore riferite ad ogni tipo di funzione operativa.

CAROLI



Hotels

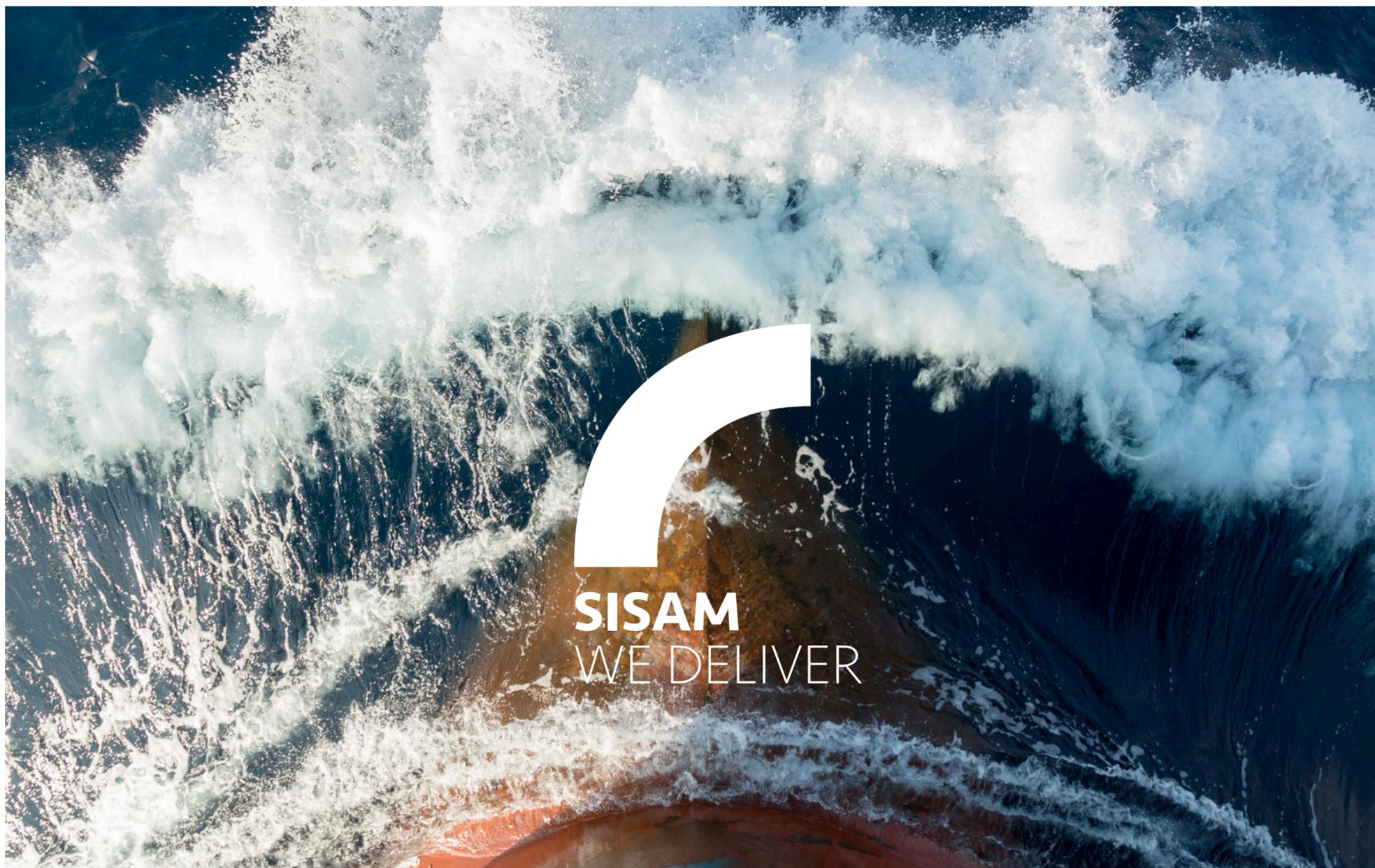
Va infine sottolineato che il modello metodologico scelto per il porto di Marina di Carrara è quello della “messa in chiaro” delle competenze acquisite dal personale coinvolto nei processi di formazione così da poter predisporre dossier individuali traducibili in un “libretto formativo”.

Il settore dei trasporti è fra i più coinvolti nella transizione ambientale, a parte il nome del Ministero. Ma c'è una reale comprensione nel comparto?

Difficile poter dare risposta a questa domanda riferendosi all'intero comparto trasportistico. Con riguardo invece alla portualità ritengo si possa rispondere affermativamente.

Per ciò che in particolare concerne i porti della Spezia e di Marina di Carrara, in quanto contigui ai rispettivi abitati e per di più inseriti in un contesto d'indiscusso pregio ambientale, possiamo dire che una attenzione di base, ancorché insufficiente per gli ambientalisti, v'è in genere stata.

A conferma, ad esempio, v'è il record del porto spezzino con oltre il 30% delle merci veicolate su ferro e, con riguardo alla Scuola, l'aver ottenuto dall'Agenzia Nazionale la Sicurezza delle Ferrovie l'autorizzazione ad effettuare corsi formativi per ottenere sia la licenza di conduzione dei treni, sia il certificato complementare di macchinista di locomotive di manovra e di treni merci nonché l'abilitazione ad operatore per la preparazione dei treni.



SISAM

WE DELIVER