



CON LE PIÙ BELLE GRIMALDI DEL MEDITERRANEO

Parte il ro-pax Livorno-Olbia

L'arrivo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa consente maggiore capacità di trasporto e viaggi ancora più confortevoli

NAPOLI - Prosegue la campagna "Grimaldi loves Sardegna" che mira a consolidare ulteriormente la presenza della compagnia partenopea nell'isola e a rendere quest'ultima il centro di una fitta rete di collegamenti efficienti per il trasporto di passeggeri e merci. Dopo il recente lancio della linea ro-pax Palermo-Cagliari, il Gruppo Grimaldi annuncia il potenziamento del collegamento ro-pax Livorno-Olbia: nella seconda metà di questo febbraio saranno impiegate tre unità gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, che permetteranno non solo di elevare ulteriormente la qualità del servizio, ma anche di offrire una maggiore capacità per il trasporto di passeggeri e merci.

Le unità gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa battono bandiera italiana, sono lunghe 225 metri e possono raggiungere una velocità di

Il commiato dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia



Gaetano Angora

LIVORNO - È confermata per martedì prossimo 9 febbraio (segue a pagina 8)

E adesso tutti a casa

LIVORNO - No, non ci siamo. Che avete capito? Sto soltanto sfogliando un vecchio elenco di titoli di film che da anni ed anni sono stati un po' il vademecum di un paio di generazioni. Proprio a cominciare da quel "Tutti a casa" sulla catastrofe della resa italiana nella Seconda Guerra Mondiale. No, non faccio delle malignità: giuro che non pensavo al parlamento di oggi. Giuro e ri giuro. E non tirate in ballo il vecchio proverbio siciliano ("Mai credere a donna che chiegne e a omo che giura"). Giuro.

Sono certo che anche voi avete pensato ad alcuni di quei film. Per esempio: "Il bello, il brutto e il cattivo". Parallellismi d'oggi? Giuro che non ci ho pensato. E le nostalgie d'"Amarcord" per un'Italia dei miracoli?
Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

CON LA PROSSIMA CONFERENZA DI SERVIZI ALL'AMBIENTE, IL BANDO SULLE DIGHE E LO STUDIO DI FATTIBILITÀ

Corsini: Darsena Europa, avanti tutta

Intanto però c'è l'allarme perché nel Piano Nazionale di Recupero Livorno non è citato - Le contraddizioni tra finanziamenti e strategie



— In progettazione
— In costruzione
— In esercizio
— In esercizio (Linee veloci fino a 250km/h)

Relazioni strategiche tra sistemi portuali e Valichi

LIVORNO - «Il Piano di Recupero e Resilienza nazionale sottovaluta il ruolo del porto di Livorno (segue in ultima pagina)



Stefano Corsini

L'onore delle armi

LIVORNO - Uno dei punti ad onore dell'ingegner Stefano Corsini, presidente ancora per poco in sella all'AdSP A.F. (segue in ultima pagina)



IL CONTEGGIO DELL'ANNO SCORSO NEI PORTI ITALIANI

Containers, totale stabile

Le anticipazioni di "Shipping Italy" secondo i dati forniti dagli operatori terminalisti - Superata la soglia dei 10 milioni di TEUs

GENOVA - In attesa delle statistiche definitive e ufficiali che Assoparti pubblicherà nel corso del primo semestre dell'anno, SHIPPING ITALY ha fornito alcuni dati di preconsuntivo sul traffico container movimentati dai porti italiani nell'anno appena concluso grazie alle informazioni fornite dai singoli terminal operator. Si tratta dei terminal che movimentano regolarmente container, dunque manca all'appello il traffico residuale delle altre banchine dei vari scali italiani.

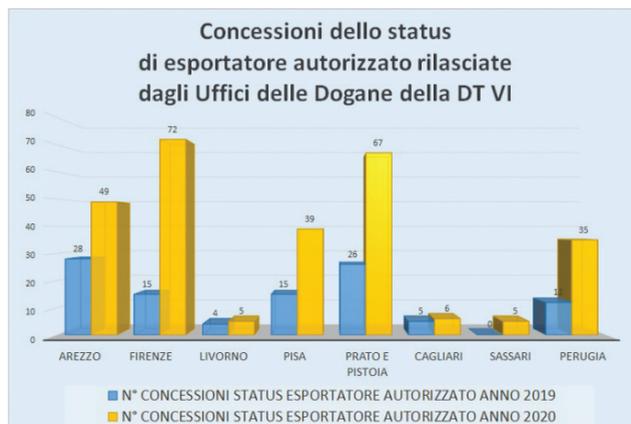
Nel 2020 il totale dei TEUs complessivamente imbarcati e sbarcati è stato di circa 10,5 milioni di TEUs, di cui poco più di 3 milioni di TEUs presso il porto di transhipment di Gioia (segue a pagina 8)

Confitarma e security Mediterranea

ROMA - Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, è intervenuto al webinar organizzato da Report Difesa nel corso del quale, insieme a Giuseppe Paccione, esperto di diritto internazionale e del mare, è stata analizzata la situazione del Mar Mediterraneo. Sisto ha ricordato (segue a pagina 8)

AUTORIZZAZIONI DELL'ADM IN TOSCANA, SARDEGNA ED UMBRIA

Esportatore autorizzato, +185%



FIRENZE - Gli Uffici ADM della DT VI - Toscana, Sardegna e Umbria - hanno riconosciuto nel 2020 lo status di esportatore autorizzato a 278 imprese (segue a pagina 8)

AdSP Livorno: approvato il Piano Operativo Triennale

LIVORNO - Con l'archiviazione del 2020, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno in cui è successo praticamente di tutto - sottolinea l'AdSP del presidente Corsini - e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, è stato messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato di Gestione. Un Piano concreto, continua la nota. Che chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti (segue in ultima pagina)

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

LOGISTICA E TRASPORTI S.R.L.

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

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.



Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com

A CONFERMA DELLA "RIVOLUZIONE GREEN" IN CORSO PER LA COMPAGNIA PARTENOPEA

A Grimaldi anche la Eco Livorno

Entra in flotta la terza nave ro-ro ibrida della nuova classe GG5G che è la più grande al mondo



NAPOLI - Ancora un nuovo ingresso nella flotta Grimaldi. Questa volta si tratta della Eco Livorno, la

terza delle dodici navi ibride della innovativa classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G), consegnata

dal cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design unico, le navi (segue a pagina 8)



mn. **MARY**
LIVORNO
08/02/21

mn. **KATHERINE**
LIVORNO
15/02/21

per: Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri,
Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France,
La Guaira, Cartagena, Manzanillo,
Puerto Moin, Turbo.



AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
www.marfret.com
e-mail: aemitalia.com

NELL'ANNO PIÙ DIFFICILE PER LA PANDEMIA

Il porto di Brindisi ha tenuto bene

In aumento, rispetto al 2019, il traffico dei rotabili e nel traffico merci flessione contenuta rispetto alla media nazionale



Ugo Patroni Griffi

in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all'anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto.

Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (TIR e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7% rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati.

Con ancora maggiore soddisfazione si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell'anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all'analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell'anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019.

Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico

crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell'anno precedente.

Tale incremento si deve alla maggiore rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle Autostrade del Mare.

“Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative” - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. “Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l'abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l'Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle Autostrade del Mare, nell'ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee - conclude il presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle ZES e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export”.

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

PER RIDURRE I DISAGI IN ATTO CON I CONTROLLI SOLO NELLE MOTORIZZAZIONI

Le revisioni dei mezzi pesanti nelle officine private autorizzate

Marcello Di Caterina: “ALIS fa appello al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ai gruppi parlamentari per completare finalmente la modifica dell'art. 80 del Codice della Strada”



Marcello Di Caterina

ROMA - “Per il popolo del trasporto e della logistica prosegue l'annoso problema ed il forte disagio dovuto alle complicazioni e alle lungaggini in materia di revisioni obbligatorie dei mezzi pesanti. L'attuale situazione, determinatasi anche a causa delle continue proroghe delle scadenze delle revisioni previste dai provvedimenti emanati durante l'emergenza Coronavirus, sta comportando notevoli criticità a decine di migliaia di mezzi pesanti e, potenzialmente, alla sicurezza degli autisti, mentre il nostro settore ha estremamente bisogno di efficienza, velocità, flessibilità e sburocraziazione per garantire una maggiore competitività delle imprese italiane. Se non si renderà operativa la possibilità di svolgere le procedure di revisione presso le officine private, evitando così di continuare ad appesantire il lavoro delle Motorizzazioni, il sistema genererà ulteriori danni al settore”.

È quanto dichiara il vicepresidente e direttore generale di ALIS Marcello Di Caterina in riferimento alle procedure di revisione degli autoveicoli adibiti al trasporto merci conto terzi disciplinate dall'articolo 80 del Codice della Strada e per le quali, con l'art. 1 comma 1049 della Legge di Bilancio 2019, è stata prevista la facoltà di effettuare le revisioni periodiche presso le imprese di autoriparazione anche per i veicoli pesanti se destinati al

trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), lasciando esclusi i rimorchi e i semirimorchi.

“La scarsa capillarità degli uffici della Motorizzazione, gli enormi ritardi accumulati già in fase pre-Covid e, ancor più, durante i mesi emergenziali, e la carenza di personale hanno di fatto creato una congestione del sistema che si sarebbe potuta evitare o, quantomeno, rendere meno drammatica se solo si fosse completato l'iter di modifica dell'articolo 80 del Codice della Strada, in relazione alle procedure di revisione presso le officine private autorizzate, avviato in parte dalla Legge di Bilancio 2019. Riteniamo che tale

modifica, seppur molto importante, sia incompleta in quanto - aggiunge Di Caterina - basterebbe estendere la possibilità, come già accade per le autovetture ed i motocicli, di effettuare le sedute di revisione presso officine private autorizzate anche a rimorchi e semirimorchi, oltre che alle motrici ed ai trattori stradali. Un'occasione persa in termini di sicurezza stradale, snellimento burocratico ed accelerazione dei processi legati ai controlli che, a distanza di due anni, non ha ancora trovato una soluzione nonostante nell'iter parlamentare di approvazione della Legge di Bilancio 2021 si fosse aperto uno spiraglio con la presentazione da parte dell'intera Commissione Trasporti della Camera di un emendamento, purtroppo mai approvato, che andava proprio nella direzione da noi auspicata”.

“ALIS fa appello al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ai gruppi parlamentari - conclude Marcello Di Caterina - per armonizzare la normativa italiana e quella comunitaria sulle date di proroga delle revisioni e per completare finalmente la modifica dell'art. 80 del Codice della Strada, considerando anche l'unanime convergenza politica proprio a testimonianza della massima condivisione della soluzione prospettata ed attesa ormai da tutte le aziende del settore”.

ESERCITAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA

Dal cielo su “Jolly Palladio”

GENOVA - La Guardia Costiera di Catania nella giornata ha coordinato un'esercitazione a cui hanno preso parte la nave Ro-Ro Jolly Palladio, di proprietà della Compagnia Ignazio Messina & C.



CON L'ACQUISIZIONE DELLA COMBITRAS EMILIANA

Due nuove filiali Gruber Logistics

Il potenziamento della rete sia per i carichi parziali che per la integrata - Un network in espansione anche all'estero



Marcello Corazzola

ORA - Il mondo della logistica e dei trasporti è oggi caratterizzato da una crescente complessità e da una continua ricerca verso soluzioni che possano semplificare la catena del valore aumentando i servizi e semplificando la vita dei clienti. Elementi come ricerca e sviluppo, innovazione digitale, capillarità, presenza all'estero, capacità di proporre soluzioni ecosostenibili sono oggi importanti fattori chiave di competitività e possono essere affrontati solo facendo sinergia tra attori che condividono la stessa visione di futuro.

È in questa logica che Gruber Logistics ha acquisito la proprietà dell'azienda Combitras società consolidata in trent'anni di esperienza come uno dei player principali dell'Emilia-Romagna sia per quanto riguarda le spedizioni di carichi parziali, sia nell'ambito della logistica integrata.

In questo periodo di contrazione economica, Gruber Logistics non ha rallentato l'implementazione del proprio piano strategico che prevede l'estensione del suo network sia in



Nella foto: La Famiglia Gruber.

Italia sia all'estero. Gruber Logistics si attesta oggi tra i primi player del settore con una presenza in dieci paesi, trentacinque sedi operative e oltre millecento dipendenti.

Si tratta per Gruber di un rafforzamento considerevole in una delle principali regioni di interesse economico italiane dove l'azienda ha finora operato senza una presenza fisica sul territorio mentre da oggi potrà contare su due nuove filiali, una a Cesena e una a Bologna, nonché sulla collaborazione di un nuovo team di lavoro guidato da Massimo Bagnoli, attuale amministratore delegato di Combitras.

Marcello Corazzola, amministratore delegato di Gruber Logistics, sottolinea come da tempo l'azienda avesse in mente di rafforzare la propria presenza in Emilia-Romagna “incontrare persone che condivi-

dano la nostra visione e i nostri valori ci ha fatto propendere per un'acquisizione anziché procedere attraverso una nuova apertura. Ad oggi Gruber è presente capillarmente sul territorio nazionale e ha un network europeo in grado di gestire spedizioni su tutto il continente”.

Una visione di prospettiva che Martin Gruber, alla guida dell'omonimo gruppo industriale ormai giunto alla terza generazione imprenditoriale, ha condiviso pienamente con Massimo Bagnoli ed il suo team.

Nonostante la difficile contingenza economica che stiamo vivendo - sottolineano in azienda - assistiamo a segnali di ripresa in cui multinazionali operanti a livello globale trovano sintonia e sinergia con aziende altamente specializzate a livello locale per costruire insieme un'idea comune di futuro.

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

PRESENTATO IL DOCUMENTO ALLA CITTÀ

“Next Generation Livorno”: piani per il Recovery Fund

Oltre un miliardo e mezzo di richieste al Governo compresi il Lotto Zero, l'ospedale e il porto



Luca Salvetti



Maria Ida "Marida" Bessi

LIVORNO – È una corsa per assicurarsi il finanziamento di tante opere da troppo tempo nel libro dei sogni: oppure è proprio una riduzione del libro dei sogni, visto come stanno andando le cose che a livello europeo. Comunque sia al Terminal Crociere è stato presentato il documento “Next Generation Livorno, progetti per il Recovery Fund della città labronica e del territorio provinciale”.

“Un dossier - ha detto il sindaco di Livorno Luca Salvetti - che racchiude le idee e le ambizioni, discusse, condivise e infine tradotte in vere e proprie proposte progettuali, alcune già in essere ed altre nuove, che riguardano partite fondamentali per il futuro di Livorno, dell'intero territorio provinciale e per molti versi dell'intera Regione nel suo collegamento con la costa labronica e il suo porto”.

Sul palco con il sindaco il presidente della Regione Toscana

Eugenio Giani, il presidente della Provincia di Livorno Maria Ida Bessi, e il professor Paolo Dario, prorettore alla terza missione della Scuola Sant'Anna di Pisa, docente di Biorobotica all'Istituto di Biorobotica della Scuola Sant'Anna di Pisa.

“L'incontro con il Ministro per gli Affari Europei Vincenzo Amendola del 3 settembre scorso - ha affermato il sindaco Luca Salvetti - mi ha dato lo sprint per questo grande lavoro, mi ha dettato le linee generali da cui partire, sostenendo che oltre alle città metropolitane, anche le città medie ed i piccoli centri possono avere ottime occasioni. Abbiamo così messo in moto un sistema che ha portato alla stesura del dossier”.

Il presidente della Regione Eugenio Giani ha sottolineato, durante il suo intervento, che Livorno è stata la prima città in Toscana a presentare un documento completo per il Recovery Fund. Ricordo gli

interventi fondamentali di questa progettualità: il nuovo ospedale; il porto con la Darsena Europa; il Lotto Zero. Il cardine di tutto questo è la ristrutturazione delle Terme del Corallo nell'ottica degli Uffici diffusi, con l'obiettivo di realizzare una grande galleria di opere liberty che non trovano spazio a Firenze”.

Il professor Paolo Dario ha ribadito che realizzare il dossier in pochi mesi è un risultato straordinario. La presidente della Provincia Maria Ida Bessi, dopo aver ringraziato tutti coloro che hanno contribuito alla stesura del dossier, si è soffermata sul servizio SAPE (Servizio Associato Politiche Europee) della Provincia.

*

Il Piano è sviluppato su tre Assi Strategici: La Città di Domani che riguarda i progetti della città; Agenda Comune, che comprende i progetti delle città collegate e talune relazioni di Area vasta; Territori in Movimento, che individua i progetti dei Comuni della provincia di Livorno.

La somma totale del Piano di Ripresa e Resilienza Next Generation Livorno e territorio provinciale, cui si aggiunge anche l'importo stimato pari a 490 milioni e 300 mila euro, relativo all'infrastruttura strategica nota come “Lotto Zero”, raggiunge la quota di 1.591.400.000€.

Il Dossier verrà inviato al Governo centrale. Si può consultare su: <https://www.comune.livorno.it/articolo/next-generation-livorno-presentati-progetti-recovey-fund>.

IN COLLABORAZIONE TRA ADSP, DOGANA E GUARDIA DI FINANZA

Porto di Trieste sperimenta il preavviso merci in arrivo



TRIESTE – L'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste

con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza.

Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane

e l'Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l'obiettivo di:

- Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali;
- Decongestionare i varchi portuali;
- Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco;
- Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci;
- Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale.

La procedura operativa, che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.

NELL'AMBITO DI GENOA SHIPPING WEEK

Port&ShippingTech in programma a settembre



GENOVA – A settembre torna a Genova la quinta edizione di un'importante iniziativa di profilo internazionale: la Genoa Shipping

Week. La Genoa Shipping Week, nata dalla partnership tra Assagenti e Clickutility Team, è un evento biennale che riunisce operatori

portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo.

Port&ShippingTech, Main Conference della Genoa Shipping Week, è l'evento che in dodici anni ha dimostrato la propria posizione di leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati alla logistica, allo shipping e più in generale allo sviluppo del sistema logistico-portuale. Il Forum è dedicato al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Unica nel settore di riferimento, la manifestazione offre due giornate ricche di iniziative focalizzate allo sviluppo del business per le aziende.

DOPO IL RICONOSCIMENTO SANCITO DAL MINISTRO DE MICHELI

Marittimi lavoratori chiave: ecco il plauso di Confitarma



Mario Mattioli

ROMA – “A nome dell'armamento italiano desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali”. Mario Mattioli, presidente Confitarma, accoglie la notizia circolarizzata dall'IMO, che conferma l'attenzione del Governo italiano per il comparto marittimo e per i suoi lavoratori.

“Tale riconoscimento - ha aggiunto Mattioli - oltre a facilitare gli avvicendamenti degli equipaggi, potrebbe essere utile anche per

l'inserimento dei marittimi fra le categorie di soggetti che devono avere la priorità nel programma di vaccinazione anti-Covid.”

A Cipro moderna control room per le grandi navi in Mediterraneo

È stata progettata e realizzata dall'azienda italiana IB sulla base del software InfoSHIP FORCE

RAPALLO – Collaudo e messa in funzione nei giorni scorsi a Cipro per il primo prototipo dimostrativo di una delle più moderne “control room” per flotte di navi cargo e cruise, realizzata sulla base del software InfoSHIP, del gruppo italiano IB.

Grazie a questa soluzione, che potrà anche essere realizzata tailor made per ogni singola compagnia o piattaforma di attività marittima, una percentuale predominante di funzioni di bordo verrà gestita da terra, rendendo possibile un controllo costante H24 di tutti quelli che Giampiero Soncini, ceo di IB, definisce “parametri vitali delle navi”. Dal controllo dei consumi, al funzionamento dei vari sistemi di bordo, dalla pianificazione delle manutenzioni alla scelta delle rotte; funzioni queste che rientrano nel set diversificato di applicazioni incluse nella soluzione InfoSHIP FORCE.

La control room progettata come proiezione della compagnia di navigazione verso la sua nave si connota quindi come una finestra aperta direttamente sulla flotta, indipendentemente dalla posizione di ciascuna nave e dallo stato della sua operatività. Concepita nella forma di un mosaico di dati inclusi nella



Nella foto: Ceo Giampiero Soncini nella control room di Cipro.

cornice hardware della soluzione informatica, attraverso il software InfoSHIP Performance, la control room riceve dati direttamente dai sistemi analogici o digitali installati sulle navi, collegati ad un Data Collector specificamente realizzato dalla IB, per poi analizzarli, elaborarli e visualizzarli in diagrammi chiari e personalizzabili, che garantiscono il più alto

livello di tempestività al processo decisionale in caso di anomalie o malfunzionamenti degli apparati di bordo.

La finalità ultima e principale della soluzione all-in, è il vantaggio economico: scelte tempestive e monitoraggio costante, portano a un sostanziale decremento dei consumi, sia dal punto di vista operativo dei sistemi di bordo (si

pensi al risparmio di carburante, se si potesse modificare la rotta in corso di navigazione, sulla base di analisi meteorologiche o comparazioni analitiche dello storico di rotta) che pratico per il personale viaggiante (ottimizzazione dei processi esecutivi per un miglioramento del workload dello staff, con evidente beneficio sulle ore-extra lavorate).

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

SIGNIFICATIVO SUCCESSO DELL'AMMIRAGLIA DELLA LINEA CLASS

Benetti Diamond 145 venduta la quarta unità

E nel frattempo è stata consegnata la seconda



VIAREGGIO – Benetti annuncia la vendita della quarta unità di Diamond 145 (BP004), maestoso yacht in vetroresina che, con i suoi 44 metri di lunghezza e una stazza lorda di 456 tonnellate, è l'ammiraglia della linea Class. Gli esterni sono di Giorgio M. Cassetta, mentre gli interni sono stati progettati dall'Interior Style

Department. La consegna di BP004 è prevista nella seconda metà del 2022. Contestualmente il Cantiere ha comunicato la consegna della seconda unità di Diamond 145 (BP002) avvenuta lo scorso dicembre. Il contratto di vendita della quarta unità di Diamond 145 di Benetti, firmato anche grazie alla collabo-

razione di Frank Grzeszczak Jr. di IYC, conferma l'apprezzamento del mercato per questo imponente yacht di 44 metri, realizzato secondo i più elevati standard costruttivi dell'industria e con soluzioni avanzate per garantire la massima silenziosità di bordo sia in navigazione che in rada. La firma sul contratto arriva a breve distanza dalla consegna dello scorso dicembre della seconda unità, la cui vendita era stata mediata dal broker di Fraser, Alex Krykanyuk.

Per il quarto scafo di Diamond 145, la cui consegna è prevista per l'estate del 2022, gli ingegneri, progettisti e designer di Benetti svilupperanno su richiesta del cliente un layout a sei cabine per poter accogliere comodamente 12 ospiti.

Diamond 145 è uno yacht pensato per quegli armatori che hanno già maturato una grande esperienza e consapevolezza delle necessità di bordo con spazi di grande generosità sia per armatore e ospiti che per l'equipaggio.

IN VIA FIUME A LIVORNO

Riaperto lo Spazio Enel



Nelle foto: Il nuovo responsabile Spazio Enel Livorno Lorenzo Fondelli, e la responsabile Spazio Enel Toscana Tiziana Carlucci.

LIVORNO – Lo Spazio Enel di Livorno in via Fiume 55/A è tornato completamente operativo con alcune importanti novità, a partire dall'orario continuato dal lunedì al giovedì 8:30 – 15:00 ed il venerdì 8:30 – 12:30 nonché dall'entrata in servizio del nuovo responsabile Lorenzo Fondelli.

Lorenzo Fondelli guida un team persone preparate e disponibili ad offrire assistenza ed opportunità di risparmio ai livornesi.

La sicurezza dei clienti e del personale - dice la nota Enel - resta ovviamente al centro delle modalità di accesso agli Spazi Enel. Gli ingressi dei clienti, muniti di guanti

e mascherine, saranno scaglionati per garantire il distanziamento mentre all'interno dei locali sono stati allestiti divisorii protettivi in plexiglass e posizionati dispenser di gel disinfettante. L'igienizzazione e la sanificazione quotidiana dei locali completano le misure previste.

Con l'obiettivo di venire incontro ai cittadini, tra le tante proposte adatte alle abitudini dei clienti, per quanti hanno già il contatore di nuova generazione Enel Energia ha lanciato "Ore Free", che consente di scegliere tre ore al giorno di energia gratis, ed "Enel One" che dà la possibilità di individuare il piano adeguato di

consumo con un quantitativo mensile di kWh a prezzo fisso e tutto incluso (comprese IVA e imposte), a cui si aggiunge un bonus di 120 euro per i nuovi clienti (<https://www.enel.it/it/luce-e-gas/luce/offerte/enel-one?zoneid=home-hero>). L'energia proviene da fonti 100% rinnovabili. All'interno degli spazi Enel è inoltre possibile sottoscrivere l'offerta Fibra di Melita, senza costi di attivazione, con modem WiFi incluso.

Lo Spazio Enel di Livorno si aggiunge agli altri 8 Spazi Enel diretti della Toscana, tra cui quello di Piombino in viale della Repubblica 62, e ai 70 Spazi Enel Partner distribuiti sul territorio provinciale e regionale per un totale di circa 80 punti fisici in regione. La responsabile degli Spazi Enel diretti della Toscana è Tiziana Carlucci.

La riapertura degli Spazi Enel integra gli altri canali di contatto, in particolare il contact center e il web, rimasti sempre operativi per fornire informazioni ai clienti e svolgere regolarmente tutte le operazioni legate alle forniture di energia elettrica e gas. Di seguito il dettaglio di indirizzi e orari degli Spazi Enel diretti della Toscana, a questo link tutti gli Spazi Enel Partner: <https://www.enel.it/spazio-enel/>.

ANAMA E CONFETRA IN AUDIZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA

La nuova "ITA" SpA investe sul cargo

Le merci siano asset strategico per rilancio e crescita dei voli



Alessandro Albertini

ROMA – La costituzione della nuova società Italia Trasporto Aereo SpA rappresenta un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano; e per realizzare quanto previsto dal Position Paper Cargo Aereo, elaborato nel 2017 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in collaborazione con tutte le principali associazioni del settore. Tra queste ANAMA (As-

sociazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespediti aderente a Confetra).

"Il cargo aereo in Italia ha un grande potenziale, frenato da una debolezza strutturale che ha tre cause principali: infrastrutture obsolete, una mancata strategia di sviluppo del trasporto merci e l'assenza di una compagnia di bandiera focalizzata sul cargo aereo - ha dichiarato Alessandro Albertini, presidente di ANAMA e vicepresidente di Fedespediti, a commento dell'audizione parlamentare dei giorni scorsi -. Il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni italiane extra UE. Tuttavia, oltre 300.000 tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia - ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende - utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor; merci che infine raggiungono i nostri hub logistici su strada, con un forte impatto negativo su tempistiche e ambiente. Non è un caso se Milano Malpensa, principale hub cargo ita-

liano, è solo al 9° posto in Europa".

"Si tratta di una perdita considerevole di quote di mercato a favore dei competitor, che va a detrimento del valore e dell'efficienza non solo del cargo aereo italiano ma di tutta la filiera produttiva italiana - denuncia il presidente Albertini -. Un vettore di bandiera attivo nel trasporto merci aereo è la chiave per superare queste criticità: velocizzare l'attuale time to market dei prodotti italiani sul mercato estero, accrescere la competitività del Made in Italy e creare nuova occupazione in tutta la filiera".

Conclude così il suo intervento Albertini: "L'Italia è il 5° Paese in Europa per volume di merce movimentata via aerea. La nuova ITA SpA punti sul cargo come asset strategico e investe in quelli che per noi sono i fattori di competitività e crescita: creare una struttura dedicata al cargo, fare di Malpensa l'hub cargo di riferimento per la logistica italiana e del Sud Europa e investire su flotte moderne e green, tratte a lungo raggio, servizi altamente digitalizzati e integrati in soluzioni innovative".

TRASPORTI SU STRADA/FERROVIA ALL'AVANGUARDIA

LC3 sempre più "sostenibile"

Il 50% dei propri vettori stradali è alimentato a LNG e la percentuale continua a crescere



PIACENZA – Pandemia e crisi economica non fermano le aziende della logistica più strutturate e capaci di offrire il meglio. LC3 è la prima azienda sostenibile nel trasporto merci su gomma in Italia. Specializzata nel trasporto a temperatura controllata e in quello dei container, l'azienda ad oggi detiene la più ampia flotta di veicoli a metano liquido (LNG), capace di ridurre sensibilmente l'impatto ambientale, contribuendo attivamente al suo miglioramento attraverso la drastica riduzione degli inquinanti (soprattutto le polveri sottili) e al contenimento dei valori di CO₂ immessi in atmosfera rispetto al trasporto tradizionale.

Brand di Logicompany 3 Srl

che dal 2009 opera nel settore dell'autotrasporto in Europa, LC3 attualmente dispone di quasi 200 veicoli di cui più del 50% sono già alimentati a metano liquido (LNG) fin dal 2017. Dotata di un centro logistico all'avanguardia con sede a Piacenza, si avvale di otto filiali distribuite lungo tutto il Centro-Nord Italia, in grado di presidiare l'intera rete autostradale del Paese.

Il personale qualificato e costantemente aggiornato - sottolinea la compagnia - è uno degli asset strategici su cui punta LC3. Sin dalla sua nascita l'azienda ha avviato un percorso di formazione, a cura di tecnici qualificati e certificati, dedicato agli autisti che ha come obiettivi la guida sicura e il rispar-

mio energetico, attraverso l'utilizzo del simulatore di guida volto alla riduzione dei chilometraggi a vuoto e al conseguente efficientamento energetico.

LC3 è certificata SQS dal 2014 ed è abilitata al trasporto di merci pericolose e di rifiuti. Attraverso la sua rete di filiali e le proprie dotazioni tecnologicamente avanzate, LC3 è in grado di offrire una vasta gamma di servizi alla propria clientela con una presenza capillare su tutto il territorio nazionale. Già dallo scorso anno inoltre i primi veicoli a metano liquido di LC3 hanno cominciato a uscire dai confini nazionali, percorrendo giornalmente le reti stradali Francia, Belgio, Olanda, Inghilterra e Spagna.

CON UN CALO REGISTRATO DEL 7 PER CENTO

Revisioni auto nel 2020 "tagliate" dalla pandemia

BOLOGNA – 892,7 milioni di euro. È questa la cifra che gli italiani hanno speso nel 2020 per far revisionare le loro auto presso le officine private autorizzate. Rispetto al 2019, quando la spesa per le revisioni auto ammontava a 959,6 milioni di euro, vi è stato un calo del 7%. Questa importante contrazione della spesa è da attribuire essenzialmente ad

una riduzione dei veicoli revisionati, che sono stati 13.348.606 contro i 14.348.718 del 2019 (-7%). Il calo del numero delle revisioni eseguite è dovuto alla pandemia e in particolare alle limitazioni degli spostamenti non necessari per il contenimento del virus durante il lungo periodo di lockdown generalizzato della primavera scorsa (marzo-maggio).

Tali limitazioni hanno portato quindi all'impossibilità per molti automobilisti di portare i mezzi alla revisione in tempo, o comunque alla necessità di posticiparne la scadenza. I dati fin qui citati emergono da un'elaborazione dell'Osservatorio Autopromotec su informazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

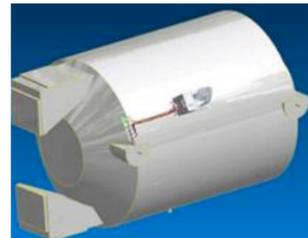
CON L'INSTALLAZIONE SUL MODULO EUROPEO "COLUMBUS"

Sulla banda larga spaziale l'impegno di Kayser Italia

Nei giorni scorsi la delicata operazione guidata dall'azienda livornese

LIVORNO – Il 21 febbraio scorso è stata completata a bordo della ISS la preparazione IVA del terminal ESA "Columbus Ka-band" (ColKa) in vista della successiva installazione tramite una attività Extra-veicolare, EVA, prevista per mercoledì scorso 27 gennaio. Due astronauti della NASA hanno preparato l'antenna orientabile rilasciando le funzioni di sblocco e accoppiato i cavi all'Hardware ColKa, impostando la configurazione prevista durante il trasferimento attraverso la camera di equilibrio e al luogo di installazione sulla superficie esterna del modulo europeo "Columbus". Il sistema ColKa prevede velocità fino a 50 Mbit/s; ciò consentirà agli astronauti e ai ricercatori di beneficiare di un collegamento diretto con l'Europa a banda larga, offrendo capacità di downlink ad alto volume di dati e streaming video per la scienza e le comunicazioni.

Kayser Italia è responsabile della progettazione e realizzazione per la Piattaforma meccanica del sistema, ovvero i pannelli di supporto e la struttura progettati per resistere agli ambienti termici e strutturali, e che si interfacciano con le apparecchiature del Termi-



nale ColKa, il veicolo di lancio, lo stivaggio temporaneo in orbita e la posizione finale all'esterno del modulo Columbus.

Kayser Italia è anche responsabile del cablaggio di interconnessione tra il sistema ColKa e il modulo ISS Columbus.

Due astronauti della NASA hanno operato una Attività Extra-veicolare fuori dalla Stazione Spaziale Internazionale mercoledì per installare il terminale europeo ColKa sul Columbus. Durante la "Passeggiata Spaziale" le operazioni di installazione da parte degli astronauti sono state seguite dal personale qualificato di Kayser Italia dalla sala "USOC" (User Support and Operation Centre) di Livorno che in collegamento diretto ha anche offerto supporto tecnico.

Kayser Italia, dopo aver acquisito un ruolo di primo piano a livello europeo per la progettazione e costruzione di sistemi per esperimenti a bordo della ISS, sta accrescendo il proprio ruolo nella progettazione di sottosistemi rilevanti sia per la Stazione Spaziale Internazionale che nell'ambito delle missioni scientifiche di ESA.

Kayser Italia è inoltre una delle aziende alla frontiera dello sfruttamento commerciale dello Spazio tramite Bioreactor Express. Bioreactor Express è un servizio che mira a stabilire un modo "espresso" per eseguire esperimenti scientifici e/o tecnologici a bordo della Stazione Spaziale Internazionale (ISS). Sfrutta la struttura dell'incubatore KUBIK dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) che è installato in modo permanente nel modulo Columbus della ISS. Con questo approccio è possibile eseguire diverse categorie di esperimenti utilizzando "bioreattori" miniaturizzati dedicati a esperimenti biologici, biotecnologici e biochimici. All'interno di KUBIK può essere supportata anche una tipologia più ampia di esperimenti (fisiologia vegetale, produzione alimentare, scienza dei materiali, scienza dei fluidi, didattica, ecc.).

NEL CAMPO DEI RIFIUTI DESTINATI AL RICICLO

Lampadine ed elettronica: la raccolta aumenta



MILANO – Sono 3.446 le tonnellate di RAEE raccolte e trattate dal consorzio Ecolamp nel 2020, di cui il 47% sono sorgenti luminose esauste (R5) mentre il 53% appartiene alla categoria dei piccoli elettrodomestici, elettronica di consumo e apparecchi di illuminazione giunti a fine vita (R4), con un tasso di recupero tra materia ed energia che supera il 95%.

Sebbene l'emergenza Coronavirus abbia portato a un rallentamento della raccolta differenziata, anche nel periodo del primo lockdown totale Ecolamp ha continuato a garantire i propri servizi senza interruzioni. Dopo l'entrata in vigore delle misure

di contenimento, prima in alcune zone e successivamente su tutto il territorio nazionale, si è assistito a una flessione della raccolta che in alcuni casi ha sfiorato l'80% rispetto al 2019. Tuttavia, già dal mese di maggio è intervenuta una forte ripresa grazie alla riapertura della maggior parte delle attività e dei centri di raccolta.

Per quanto riguarda le sorgenti luminose - storico raggruppamento gestito dal consorzio - nel 2020 la Toscana ne ha avviate a riciclo 115 tonnellate confermandosi sesta tra le regioni italiane. In particolare, in posizione tra le province toscane e posizionandosi quattordicesima a livello nazionale. È seguita da Firenze che, con 18 tonnellate raccolte, registra un calo rispetto all'anno precedente. Arezzo e Lucca raccolgono entrambe 11 tonnellate, mentre Prato raggiunge le 10. Stabili Pistoia e Siena, entrambe con 8 tonnellate. Chiudono Livorno (7), Grosseto (5) e Massa-Carrara (3).

«La flessione della raccolta Ecolamp registrata nei primi mesi

dell'anno a causa della pandemia non ha influito significativamente sulla raccolta complessiva. La forte ripresa registrata già prima dell'estate, infatti, ha consentito ad Ecolamp di chiudere il 2020 in linea con i numeri dello scorso anno - dichiara Fabrizio D'Amico, direttore generale del consorzio Ecolamp -. Per il 2021 ci aspettiamo che le restrizioni per il contenimento della pandemia non influiscano

eccessivamente sulla raccolta differenziata dei RAEE, alimentata anche dal costante incremento delle vendite di prodotti elettronici ed elettronici. Auspichiamo inoltre che, la crescente sensibilità verso le buone pratiche a tutela dell'ambiente e a sostegno di un'economia più circolare e sostenibile, portino ad un aumento del numero di chi smaltisce correttamente questi rifiuti».

PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA NELL'UE

Solare ed eolico più di carbone e gas

In particolare le torri del vento producono il triplo dei pannelli



ROMA – Nel 2020 le fonti rinnovabili hanno costituito il 38% del mix elettrico dell'Unione Europea. Lo scrive nel suo rapporto sul web "Rinnovabili" di cui riprendiamo la notizia.

Un punto percentuale in più delle fonti fossili - scrive "Rinnovabili". È la prima volta che solare ed eolico superano carbone e gas nelle statistiche sulla generazione di elettricità del vecchio continente.

Secondo i dati dei think tank Ember e Agora Energiewende, sia l'energia dal sole che quella dal vento sono cresciute nell'anno appena concluso. Insieme valgono 1/5 della produzione di elettricità, con l'eolico che supera di tre volte il solare (14% contro 5%). A queste vanno aggiunti idroelettrico e la quota generata da biomassa, che insieme totalizzano il 19%.

Il risultato però è da imputare solo a eolico e solare, che sono cresciute rispettivamente del 9% e del 15%, mentre le rimanenti fonti rinnovabili sono stagnanti. Il rapporto dei due think tank - conclude "Rinnovabili" - sottolinea però che questi ritmi sono ancora troppo blandi per centrare gli obiettivi al 2030. La crescita della generazione elettrica da queste fonti deve triplicare, passando da una media nell'ultimo decennio di +38TWh l'anno a un aumento medio di 100TWh l'anno. Non è questione di rallentamenti dovuti al Covid (anzi, nel 2020 è record: +51TWh), a non quadrare sono proprio gli obiettivi attuali: "Al momento, i piani nazionali per l'energia e il clima ammontano solo a circa 72 TWh di produzione elettrica da eolico e solare all'anno", si legge nel rapporto.

DALLE MISURAZIONI UFFICIALI DEGLI ULTIMI 5 ANNI

Qualità dell'aria in Italia, trend positivo

Scendono tutti i valori medi annuali di PM10, PM2.5 e biossido di azoto (NO²) nel periodo

ROMA – Nel 2020, la qualità dell'aria in Italia è generalmente migliorata, confermando il trend registrato negli ultimi cinque anni. È quanto emerge dalle elaborazioni effettuate dal Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA) sui dati rilevati nel 2020 dalle stazioni di rilevamento degli inquinanti atmosferici nelle regioni italiane. I dati, da un punto di vista pluriennale, denotano una progressiva diminuzione delle situazioni di superamento dei limiti normativi sia per il particolato (PM10 e PM2.5) sia per il biossido di azoto (NO²). Infatti, nel 2015 la media annua di NO² superava il limite di 40 microgrammi al metro cubo in 67 (13%) delle stazioni di monitoraggio italiane, mentre nel 2020 in 14 (2%) delle stazioni non rispettava tale parametro.

Anche per il particolato, la situazione del 2020 è migliore rispetto a quella di 5 anni fa: il limite sulla media annua del PM10 è stato su-

perato in 2 stazioni (0,4%), contro le 22 (4%) del 2015. Il superamento del limite medio anno di 25 microgrammi al metro cubo per il PM2.5 è limitato a 5 (2%) delle stazioni, mentre nel 2015 tale parametro non veniva rispettato in 37 (16%) delle stazioni italiane.

Non così significativa, invece, la diminuzione per i superamenti giornalieri del PM10. Nel 2020 in 155 (29%) delle stazioni di monitoraggio italiane sono stati registrati sforamenti del limite consentito dalla normativa UE per il PM10 (50 microgrammi al metro cubo, per più di 35 giorni l'anno). Superamento particolarmente importante nelle aree del bacino padano, dove 2 stazioni su 3 (131 stazioni su 199) anche lo scorso anno hanno sfiorato la soglia prevista dalla legge. Il confronto con i trend quinquennali mostra comunque una diminuzione: nel 2015 le stazioni fuori norma per i superamenti giornalieri erano 200 (39%).

Recentemente l'Italia, anche per i superamenti del limite giornaliero, tra 2008 e 2017, è stata condannata dalla Corte di Giustizia. Oltre alla normativa UE, esistono altri parametri di tipo sanitario, ancora più stringenti, indicati dall'Organizzazione mondiale della sanità, che rappresentano la situazione ottimale per gli inquinanti dell'aria.

Gli effetti del lockdown nel 2020, a causa della pandemia Covid-19, si sono fatti sentire maggiormente sugli inquinanti legati alle emissioni da traffico. Molto più marcati, infatti, su NO², meno evidenti sul PM10. Quest'ultimo è stato influenzato in modo significativo, specie nel bacino padano, dalla presenza della cosiddetta "componente secondaria" che si forma da reazioni chimiche fra le varie sostanze presenti nell'aria, quali gli ossidi di azoto, i composti organici volatili e

l'ammoniaca (quest'ultima emessa prevalentemente da attività agricole e zootecniche meno influenzate dal lockdown) e, in parte, dall'aumento della combustione della legna negli apparecchi domestici, conseguente alla maggior permanenza nelle abitazioni a causa delle restrizioni.

Tutte queste valutazioni confermano l'esigenza di continuare a ridurre in modo sinergico e su ampia scala non solo le emissioni dovute ai trasporti su strada, ma anche tutte le altre emissioni che possono influenzare i livelli di qualità dell'aria: da quelle industriali a quelle dovute alla combustione di biomassa e alle attività zootecniche.

L'obiettivo a cui tendere nel più breve tempo possibile è quello di conseguire innanzitutto gli standard normativi, perseguendo in prospettiva anche il rispetto dei valori proposti dalle linee guida dell'OMS.

DA ENEL "GREEN POWER"

Riapre il Museo della Geotermia

Il Museo racconta la storia di questa risorsa naturale che nel cuore della Toscana fornisce energia e calore all'intera Regione



Nella foto: La facciata del Museo.

POMARANCA – Dopo la riapertura estiva 2020, che ha fatto registrare un importante afflusso di visite in completa sicurezza, e la successiva chiusura invernale durante il periodo di zona rossa ed arancione, il Museo della Geotermia di Larderello ha riaperto ufficialmente le porte al pubblico per sostenere la ripresa graduale del turismo sostenibile, in collaborazione con le istituzioni, il tessuto associativo dei territori ed il Co.Svi.G. (Consorzio Sviluppo

Aree Geotermiche).

Al fine di garantire la tutela dei visitatori e del personale del Museo, Enel Green Power Italia ha adottato tutte le misure di sicurezza, dotando l'ingresso del Museo di postazione con gel disinfettante e rilevazione della temperatura corporea dei visitatori e dando priorità alle visite su prenotazione grazie al servizio attivo presso gli uffici turistici di Volterra (tel. 0588-86099, info@volterratour.it, orario 9:30-13:00 e 14:00-18:00)

e di Pomarance (disponibile lunedì, martedì, giovedì, venerdì e domenica dalle 10:00 alle 13:00, mentre il mercoledì e il sabato dalle 15:00 alle 19:00, tel. 0588-62089, ufficioturistico@comune.pomarance.pi.it). I visitatori possono comunque presentarsi senza prenotazione al Museo, con possibili tempi di attesa nel caso in cui vi siano persone prenotate che hanno la precedenza. Al Museo si può accedere soltanto se muniti di mascherina, rispettando tutte le indicazioni per l'ingresso scagionato in completa sicurezza. Il Museo sarà aperto con orario invernale dal lunedì al venerdì dalle ore 10:00 alle 17:00. A partire dal 16 marzo 2021 entrerà in vigore l'orario estivo (che inizialmente sarà lunedì - venerdì dalle 9:30 alle 18:30). I visitatori dovranno seguire le indicazioni di visita predisposte per la riapertura, attraverso apposita segnaletica e modalità di fruizione esposte all'ingresso.

Il Museo della Geotermia di Enel Green Power Italia - gestito da Ideacoop che ha riaperto anche il "Punto accoglienza visitatori" - racconta la storia dell'energia attraverso 10 sale che si snodano in un percorso interattivo, ad elevato contenuto tecnologico e multimediale, pensato per consentire ai visitatori di conoscere le

molte applicazioni tecnico industriali nonché l'affascinante storia e l'evoluzione di questa risorsa naturale. Nel novembre 2017 il Museo si è arricchito di una nuova ala al primo piano che era l'abitazione del De Larderello con ulteriori 12 sale - al momento riservate a visite gestite direttamente da Enel Green Power Italia - che accolgono la biblioteca storica, le origini di Larderello, il suo sviluppo dalla chimica all'attività elettrica, l'archivio storico fotografico.

Il Museo rappresenta un tassello fondamentale del più ampio contesto della geotermia toscana, antico nelle sue suggestive origini e di grande innovazione nelle sue applicazioni industriali sia dal punto di vista tecnologico che di sostenibilità ambientale. Enel Green Power gestisce questa realtà attraverso le 34 centrali geotermiche (per un totale di 37 gruppi di produzione) distribuite tra le province di Pisa, Siena e Grosseto per una produzione di circa 6 miliardi di KWh capace di soddisfare quasi il 30% del fabbisogno energetico regionale, fornendo anche calore utile a riscaldare circa 10mila utenti residenziali nonché aziende dei territori geotermici, circa 30 ettari di serre, caseifici ed un'importante filiera agricola, gastronomica e turistica.

IN UNA SERIE DI INCONTRI

Riconversione green dell'area ex-Blutec

PALERMO – Giornate decisive per il progetto di riconversione dell'area ex-Blutec di Termini Imerese: il 5 febbraio prossimo il Ministero dello Sviluppo Economico si dovrà pronunciare sul progetto di riconversione industriale di Smart City Group, che punta su energie rinnovabili, riciclo dei materiali, mobilità sostenibile e uso dell'intelligenza artificiale.

La scadenza è cruciale anche per le istituzioni e le amministrazioni territoriali e regionali della Sicilia, che hanno avuto incontri di approfondimento ad alto livello di rappresentanza, creando le condizioni di base per la fase di progettazione esecutiva.

Ha avuto luogo in particolare un confronto tra il consorzio Smart City Group, il gruppo che ha presentato il progetto S.U.D., e il Comune di Palermo, rappresentato dal sindaco Leoluca Orlando, dall'assessore alle Politiche Giovanili, Scuola, Lavoro, Salute Giovanna Marano, dal segretario generale dell'Area Metropolitana di Palermo, Antonella Marascia. Per il Consorzio era presente alla web conference il Consiglio di Amministrazione

al completo nelle persone di Giancarlo Longhi, presidente, Stefano Rolando, vicepresidente e Gerardo Preziosi, consigliere delegato.

Il sindaco metropolitano Leoluca Orlando ha dichiarato: "Il nostro incontro è stato di merito e confermiamo interesse, e nel convincimento che ci siano elementi che poggiano su una visione di prospettiva economica e di cultura innovativa dello sviluppo del territorio.

Il segretario generale dell'Area Metropolitana di Palermo, Antonella Marascia, ha confermato "la massima disponibilità a facilitare la realizzazione del progetto, una volta approvato, con l'attivazione di tutti gli strumenti tecnici e amministrativi di competenza della città metropolitana di Palermo".

Sono state esaminate, in particolare, le problematiche esistenti nel territorio metropolitano relative agli impianti per il riciclo dei materiali, per le energie rinnovabili e per la mobilità sostenibile, e sono stati discussi per una prima valutazione possibili interventi in direzione della realizzazione di una proposta di smart city.

LE RILEVAZIONI DELLA CAMERA DI COMMERCIO PER IL 2020

La demografia d'impresa nelle province Grosseto e Livorno

Nell'anno più drammatico dal secondo dopoguerra, la crisi economica ha avuto e continua ad avere conseguenze nefaste sul territorio con il congelamento delle imprese

Demografia d'impresa 2020 – SOLO DATI
Sedi d'impresa registrate

Sedi d'impresa registrate e variazioni tendenziali, confronto 2019/2020			
Territorio	2019	2020	Var. tend. %
Arezzo	37.342	37.139	-0,5
Firenze	110.100	108.388	-1,6
Grosseto	29.126	29.090	-0,1
Livorno	32.791	32.809	0,1
CCIAA Maremma e Tirreno	61.917	61.899	0,0
Lucca	42.714	42.506	-0,5
Massa Carrara	22.540	22.535	0,0
Pisa	43.750	43.674	-0,2
Pistoia	32.643	32.519	-0,4
Prato	33.520	33.440	-0,2
Siena	28.294	28.109	-0,7
Toscana	412.820	410.209	-0,6
ITALIA	6.091.971	6.078.031	-0,2

Elaborazione Centro Studi e Servizi CCIAA Maremma e Tirreno su dati Infocamere

LIVORNO – Dal punto di vista meramente numerico - scrive nel suo rapporto la Camera di Commercio di Maremma e Tirreno - al momento il tessuto imprenditoriale locale sembra tenere l'impatto della crisi: a fine 2020 mostra gli stessi numeri che aveva dodici mesi prima in termini di sedi d'impresa registrate (61.889 unità) e addirittura un piccolo ma significativo incremento di unità locali (che arrivano a 15.949), soprattutto di quelle con sede fuori provincia. A prima vista tale andamento è quanto meno sorprendente, data l'assoluta incertezza che grava in generale sulla situazione non solo economica del nostro Paese e considerato che per il complesso delle imprese italiane e, soprattutto, toscane, si registrano arretramenti tendenziali. Osservando gli andamenti delle province toscane, i territori affacciati sul mare e storicamente dotati di una contenuta "vivacità" imprenditoriale (Livorno, Grosseto e Massa Carrara) mostrano una sostanziale tenuta nei numeri; a differenza di quanto accade altrove, soprattutto in quelle il cui capoluogo è nell'entroterra (Firenze, Arezzo, Lucca e Siena). L'anomalo andamento dei flussi turistici estivi, che ha premiato il turismo balneare di prossimità a scapito di quello delle città d'arte, potrebbe costituire una pur parziale spiegazione. Ricordando lo "storico" ritardo con cui l'insieme delle imprese locali reagisce rispetto ai territori di confronto, non è d'altro canto da escludere che nei trimestri a venire si verifichi anche nelle province di Livorno e Grosseto una flessione nel numero d'impresе presenti nel Registro della Camera di Commercio Maremma e Tirreno.

Il 2020 si è poi caratterizzato per quello che abbiamo già definito un "congelamento" dell'attività

imprenditoriale, che ha portato ad un numero di iscrizioni e cessazioni estremamente ridotto, il più basso della serie storica, culminato peraltro con un saldo solo lievemente negativo. In definitiva, chi aveva intenzione di creare una nuova impresa ha preferito aspettare, chi aveva intenzione di cessare un'attività imprenditoriale ha probabilmente atteso dapprima la "normalizzazione" della situazione sanitaria, confidando poi nei provvedimenti governativi di sostegno alle imprese o anche nella cessione della propria attività.

Per quanto concerne i settori, si rileva una buona crescita dell'Alloggio e ristorazione e delle Costruzioni, una sostanziale tenuta dell'Agricoltura e del Manifatturiero ed una pesante flessione del Commercio, settore che, assieme alla Logistica, rappresenta un'eccezione in un terziario che mostra ancora una volta segni di crescita.

"I dati ci offrono un'immagine di un territorio con un tessuto imprenditoriale in qualche modo "congelato" - sottolinea il presidente Riccardo Breda nel suo commento - e sotto molti punti di vista è normale, perché in una tale situazione di emergenza tutte le attività, anche le cessazioni, vengono rimandate alla "normalizzazione" della situazione sanitaria. Andando oltre i numeri è certo che il periodo di lockdown primaverile e le successive restrizioni all'attività di alcuni comparti lasceranno il sistema economico locale più fragile e le imprese con fatturati in calo e maggiori debiti rispetto all'immediato passato, costrette a rivedere i piani d'investimento e, in definitiva, dotate di una minore capacità di domandare lavoro.

In questo momento credo però sia importante guardare anche altri numeri e fare altre riflessioni. In questi giorni sono stati presentati anche i dati relativi al progetto della Regione Toscana Invest in Tuscany, finalizzato all'attrazione di investimenti sul territorio toscano. I risultati di operazioni come questa sono importanti, dimostrando come questo genere di strumenti sia determinante in termini di innovazione, occupazione, rilancio economico. I nostri territori però possono fare molto di più di quanto ottenuto finora. Allora in questo caso vedo una grande responsabilità da parte delle Istituzioni, che in questa delicatissima fase non si possono più permettere di farsi sfuggire le occasioni e non remare nella stessa direzione. Abbiamo verificato anche noi in prima persona che spesso la prontezza per sfruttare le congiunture non c'è: lo scorso anno come promotori del Tavolo Si Grosseto va avanti avevamo chiesto, grazie anche alla collaborazione della Provincia di Grosseto, a tutte le Amministrazioni comunali di segnalare luoghi e opportunità disponibili per investimenti, in modo da attivare un canale preferenziale proprio con Invest in Tuscany, dedicato alla nostra realtà: risultato? Hanno risposto solo due Comuni.

"Allora è evidente che in questo modo - conclude Breda - non è possibile pensare di saper programmare e reagire alla crisi come invece sarebbe necessario: quello che il mondo imprenditoriale chiede è che i Comuni sappiano fare squadra, se non con noi, con la Regione, dato che è difficile che singole Amministrazioni locali riescano a creare occasioni di investimento e attrazione di imprenditori da sole. Non è il momento degli egoismi, è il momento di costruire insieme."

Fotografia Europea alla decima edizione

Torna a Reggio Emilia il progetto formativo dedicato ai giovani amanti della fotografia



Nella foto: Un'immagine dell'edizione precedente.

REGGIO EMILIA – Promosso dalla Fondazione Palazzo Magnani insieme al Comune di Reggio Emilia torna Speciale diciotto-

venticinque, il progetto formativo nell'ambito di Fotografia Europea 2021 dedicato ai giovani amanti della fotografia.

Speciale diciottoventicinque è aperto ai ragazzi tra i 18 e i 25 anni che parteciperanno a Terra-Luna, cinque incontri di studio e approfondimento on-line tenuti dal 26 febbraio al 25 marzo 2021 da Sara Munari, fotografa professionista e docente di Storia della fotografia e di Comunicazione Visiva presso l'Istituto Italiano di fotografia di Milano.

Queste lezioni hanno lo scopo di immaginare una mostra sul tema di Fotografia Europea 2021 - Sulla Luna e sulla Terra/fate largo ai sognatori! - e di far lavorare insieme i ragazzi alla creazione dell'installazione finale.

Per partecipare al progetto è necessario iscriversi inviando entro il 20 febbraio all'indirizzo call@fotografiaeuropea.it il modulo di iscrizione scaricabile da fotografiaeuropea.it insieme a un progetto ispirato al concept di Fotografia Europea 2021 e dedicato a un unico tema.

Bluegame in Asia con BGX70

Dopo il successo della gamma BG, anche BGX70 sarà disponibile a Hong Kong



AMEGLIA – Bluegame, brand di Sanlorenzo yacht, lancia nel mercato asiatico il nuovo BGX70, yacht che dopo importanti riconoscimenti internazionali, come "Most avant-garde yacht" al Cannes Yachting Festival e "Power Yacht of the Year" al Düsseldorf Boote, rafforza la sua presenza nel sud est asiatico con un concetto rivoluzionario.

Carla Demaria, ceo di Bluegame, commenta: "Siamo felici di annunciare l'arrivo di BGX70 ad Hong Kong. Il mercato ci ha accolti con entusiasmo, come conferma anche la recente vendita di un BG62. Con la convinzione che questo sarà soltanto il primo di una lunga serie di successi, sono sicura che le imbarcazioni di Bluegame non deluderanno le esigenti aspettative dei clienti asiatici".

Il BGX70 è uno yacht dal layout

sorprendente con una continuità di spazi che consente un rapporto costante tra l'uomo e il mare. Il risultato è una barca trasversale e profondamente marina, in cui si ha l'impressione che sia il mare stesso ad arredarne gli interni.

Il concetto di Owner Centric Approach, caratteristico di tutte le imbarcazioni Bluegame, trova in questo modello una delle sue massime espressioni. All'armatore è infatti dedicata una importante area dell'imbarcazione. La cabina armatoriale, è posizionata al centro con accesso diretto sia allo spazio living comune ma anche a un play-room privata, che all'occorrenza può essere adibita a cabina per gli ospiti. Privacy o convivialità diventano così una scelta a totale discrezione dell'armatore senza rinunciare mai al contatto diretto con il mare. La luce gioca un ruolo

fondamentale, in particolare nelle zone living, dove la percentuale di superfici vetrate è così estesa da permettere che esterno e interno siano parte di uno stesso ambiente.

Le barche Bluegame, dai 42 ai 72 piedi di lunghezza, stanno rivoluzionando il mercato grazie a un'originale combinazione di diverse anime e layout senza precedenti, capaci di unire l'estetica alla praticità, lo stile al comfort, l'eleganza alla sportività, cogliendo le opportunità del presente per creare i trend del futuro.

Il risultato di una profonda attenzione al design, un'esecuzione sartoriale e un ricercato approccio high-tech. Anche la sostenibilità è un driver delle decisioni progettuali, in coerenza con le linee dettate dal HTS Lab (High Technology and Sustainability) della casamadre Sanlorenzo, la cui mission è quella di sposare un'etica improntata all'economia circolare. Da qui, l'utilizzo dei più efficienti sistemi di propulsione attualmente disponibili sul mercato per ridurre i consumi e le emissioni, il controllo del peso, il processo di laminazione a infusione che per alcune parti prevede l'utilizzo di stampi all'80% riciclati e riciclabili, lo speciale isolamento termico delle vetrate. Questi sono solo alcuni esempi della sensibilità alla tutela ambientale, di cui Bluegame sente la responsabilità, in quanto membro della Blue Marine Foundation, dedicata alla protezione del mare attraverso misure che prevedono la creazione di riserve marine, habitat vitali e modelli di pesca sostenibile.

Global Service srl

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWWGLOBALSERVICE.LIVORNO.IT



**LIBRI RICEVUTI**

(di Antonio Fulvi)

Collana Pianeta terra – 3° volume
“La glaciazioni”
 Di Windton Chorlton & Time Life
 Mondadori



Una collana che ha i suoi anni (la prima edizione in italiano è del 1985) ma trattando di eventi che investono le ere geologiche va considerato più che attuale. Con il vantaggio che non risente delle mode d'oggi sull'ambientalismo esasperato, per cui tutto quello che avviene nel clima terrestre è esclusivamente colpa della società umana.

Il professor Chorlton è firma eminente (o almeno lo era quando ha scritto questo splendido volume) della Royal Geographic Society e il suo consulente glaciologo professor Colin Bull era decano della Tate University dell'Ohio. Le quasi 200 pagine, magnificamente illustrate, sono la summa del lavoro di una trentina di scienziati del clima e della Terra.

Non posso certo riassumere il colossale insieme di nozioni e di relazioni di tanti esimi esperti. Posso però evidenziare che le glaciazioni - e i periodi che ciclicamente le hanno seguite, cioè il riscaldamento terrestre - hanno lasciato tracce oggi perfettamente

leggibili grazie ai vari metodi scientifici, a cominciare dalla datazione del carbonio. Uno dei temi più attuali è che siamo in piena post-ultima glaciazioni, con il riscaldamento della terra che è cominciato circa 16 mila anni fa, quando un quarto almeno delle terre di allora - molto più vaste delle attuali - erano coperte da milioni di tonnellate di ghiacci. È stato calcolato che la sottrazione di tanta acqua anche dagli oceani aveva abbassato il livello dei mari - dallo studio che conosciamo noi oggi- di meno 100/120 metri. Da allora con il progressivo scioglimento dei ghiacci - quello che oggi viene segnalato come un fenomeno solo attuale, con grandi allarmi per quanto l'uomo sta contribuendo - il mare ha continuato ad alzarsi. E non c'è bisogno di scervellarsi con calcoli e studi specifici: basta constatare come molte delle città dell'epoca di Roma “caput mundi” oggi abbiano vaste aree sommerse. È chiaro che 2 mila anni fa o anche poco prima nessuno aveva costruito ville, anfiteatri o terme in fondo al mare. Come è chiaro che se il ciclo geologico non si invertirà a breve (sempre parlando di ere) parte delle terre oggi emerse saranno allagate. Un problema che non riguarderà né noi né i nostri figli o i figli dei nostri figli: ma le cose andranno così e non saranno certo le sue elettriche fermare lo scioglimento dei ghiacciai. Altra cosa è la salute umana: he va salvaguardata proprio dall'inquinamento e da sistemi di produzione dell'energia pericolose. Ma questa è tutta un'altra storia, almeno secondo gli scienziati veri.

OBIETTIVO DI UNA CRESCITA A DOPPIA CIFRA**Barbagli acquisisce contatori Rimiflu Srl**

L'azienda diventa leader per la gestione e riparazione dei gruppi anche di grandi dimensioni

**Paolo Barbagli**

FIRENZE – Il Gruppo Barbagli, una delle principali realtà nazionali nel campo dei servizi alle Utilities (Distributori Acqua, Gas e ed Energia), informa di aver perfezionato l'acquisizione del 100% del capitale della Società Rimiflu Srl di Cesano Boscone (MI). Rimiflu Srl è una società attiva da 25 anni nel settore della metrologia per il gas naturale e nasce da uno spin-off della multinazionale Schlumberger Industries.

Rimiflu è stata gestita negli ultimi anni, insieme a partner, dalla filiale italiana della multinazionale francese Solutions 30 SE (quotata alla borsa di Parigi) attraverso la Società GNS srl dalla quale è avvenuta l'acquisizione.

Rimiflu è oggi l'unica realtà che copre integralmente la filiera della riparazione e calibrazione dei contatori gas potendo contare su un laboratorio metrologico accreditato in grado di coprire le principali esigenze del mondo della Distribuzione Gas a livello

nazionale. Dispone inoltre dell'unico laboratorio di riparazione in grado di operare nella riparazione dei contatori gas grandi calibri.

“Quella di Rimiflu è un'acquisizione completamente coerente al piano industriale del Gruppo Barbagli - ha dichiarato Paolo Barbagli, amministratore della V. Barbagli Srl - che prevede, in un contesto di significativa crescita dei ricavi prevista nel periodo 2021-2025, di ampliare la propria offerta di servizi ai clienti anche attraverso acquisizioni mirate come questa. In Rimiflu troviamo un marchio apprezzato nel settore metrologico e competenze che potranno integrare efficacemente il nostro team per giocare da protagonisti la sfida dell'evoluzione del mercato nei prossimi anni. Puntiamo a rafforzarsi nel settore “metrologia” e a consolidare la presenza di Rimiflu in questo ambito”.

“Con l'acquisizione di Rimiflu, aggiunge Tiziano Zocchi business development e market strategy di Barbagli, diveniamo, a livello di Gruppo, il maggiore operatore nazionale nelle verifiche metrologiche per il mondo del gas naturale. Dalle sinergie tecniche ed operative tra le competenze di Barbagli e quelle di Rimiflu contiamo inoltre di portare sul mercato nuove tipologie di servizi che affianchino i nostri Clienti nell'affrontare le sfide poste dall'evoluzione normativa prevista nei prossimi anni.

Rimiflu ha sviluppato nell'esercizio 2020 un fatturato di 3,1 M€ ed occupa circa 20 risorse dirette. Servizi di assistenza tecnica ed operativa nel mondo ICT, Telecomunicazioni ed energia.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

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



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

**Ship's Agents & International Forwarders since 1886**

TUSCANIA
 international forwarders

**William
 Shepherd**

port agents since 1875

IMPRESA STORICA D'ITALIA

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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Parte il ro-pax Livorno-Olbia

crociera di 27,5 nodi. Ognuna delle unità può accogliere 2.850 passeggeri e 215 auto al seguito, nonché 3.050 metri lineari di carico rotabile, equivalenti a circa 185 trailer.

Ogni nave è dotata di 413 cabine di diverse tipologie (interne, esterne, junior suite e owner suite) per un totale di 1.260 posti letto, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A disposizione degli ospiti ci sono anche 547 comode poltrone reclinabili, di cui 115 di tipologia "superior".

Con l'arrivo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia, il Gruppo Grimaldi incrementerà significativamente la capacità di trasporto a disposizione della sua clientela. In un solo viaggio tra i due porti, la compagnia potrà infatti trasportare oltre 1.000 passeggeri, 120 auto e 65 trailer in più rispetto a quanto garantito finora, il tutto a vantaggio non solo della clientela ma anche dell'ambiente.

Numerosi sono, inoltre, i servizi offerti a bordo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa, tutti allestiti con gli stessi elevati standard delle navi da crociera. Essi includono ristoranti à la carte e self-service, caffetterie, discoteca, centro benessere, palestra, piscina, negozi, sala conferenze per 300 persone, sala videogiochi, area attrezzata per bambini.

Data la rilevanza della linea, strategica per collegare la Sardegna non solo all'Italia Centro-Setentrionale ma anche all'Europa Centrale, il Gruppo Grimaldi garantisce ai suoi clienti che viaggiano o trasportano merci tra Livorno ed Olbia un servizio regolare, frequente ed efficiente. Il sabato e la domenica la compagnia offre una partenza serale da entrambi i porti, mentre dal lunedì al venerdì la frequenza dei collegamenti raddoppia con l'aggiunta di una partenza al mattino sia da Livorno che da Olbia. Inoltre, da giugno a settembre, il Gruppo garantirà da entrambi i porti due partenze al giorno, una al mattino ed una alla sera, sette giorni su sette.

Con l'impiego della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia andiamo incontro alla domanda sempre crescente di collegamenti affidabili, regolari e competitivi tra la Sardegna ed il Continente, incrementando al tempo stesso la qualità dei servizi che offriamo ai nostri clienti che viaggiano da e verso l'isola, ha affermato l'amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. "Come già annunciato, quest'anno la Sardegna sarà al centro di numerose iniziative che puntano a potenziare la nostra presenza sul territorio sardo e a rafforzare la continuità territoriale col Continente e non solo".

Con questa novità, il Gruppo Grimaldi migliora ulteriormente la sua variegata offerta di servizi marittimi da e per la Sardegna, che oltre alla linea Livorno-Olbia include gli storici collegamenti Civitavecchia-Porto Torres e Barcellona-Porto Torres ed altri servizi regolari misti per merci e passeggeri quali Civitavecchia-Olbia, Salerno-Cagliari e Palermo-Cagliari, nonché numerosi servizi destinati al trasporto esclusivo di merci che collegano Porto Torres

con Genova e Cagliari con Genova, Livorno e Valencia/Sagunto.

E adesso tutti a casa

Arigiuro, non faccio confronti con l'oggi. Sono solo titoli di film. Come "Fronte del porto" con Marlon Brando: guerra sulle banchine per accaparrarsi il lavoro, colpi bassi e mercato di potere. No, non è vero: oggi domina la legge (magari quella degli infiniti TAR, ma insomma).

Se poi da la stura ai ricordi, rischio nuovi equivoci. "L'armata Brancaleone" vi ricorda qualcosa? O per andare nei western: "Duello al sole", "Ombre rosse" (forse attualizzando sarebbe meglio dire "rossastre, oppure "rosa pallide"), "Sentieri selvaggi", "Fort Alamo"... Quali attinenze? Davvero, non siate maligni. Tutta roba americana, con nessuna attinenza a noi. Restiamo in Italia, è meglio.

E allora che dire de "Il padrino"? Oppure de "La grande guerra"? Ma su tutti, mi sovvieni - ripeto, nessun parallelismo con l'oggi - la trasposizione in film del grande romanzo del Manzoni: "I promessi sposi". C'è un errore di stampa in "sposi" invece di "sposi"? Boh, fate voi.

Containers, totale stabile

Tauro (la quota di trasbordo sarà però superiore perché alcuni scali come Genova, Trieste e Livorno hanno un ruolo secondario ma rilevante in questo segmento di mercato). Nel 2019, secondo i dati ufficiali di Assoport, il totale dei traffici container nei porti italiani era stato di 10.770.017 TEUs, di cui 3.572.042 di transshipment e 7.197.975 container in import/export.

Una prima considerazione da fare è quella che tutto sommato i volumi di merce containerizzata (in TEUs) nell'anno appena trascorso sembrano aver tenuto nel nostro Paese, nonostante la crisi economica innescata dalla pandemia di Covid-19.

Il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro ha movimentato circa 3.194 milioni di TEUs, un numero in netta crescita (+26%) rispetto ai 2,52 milioni di TEUs del 2019. Azzerato, invece, il traffico di transshipment a Cagliari (per effetto della chiusura del Cagliari International Container Terminal) che ha movimentato comunque poco meno di 35.000 TEUs grazie alla linea ro-ro di Grendi con Marina di Carrara. Piccola ripartenza, invece, per Taranto, che con Yilport è tornata sul mercato come porto gateway (non più di transshipment) e nel 2020 ha movimentato 5.424 TEUs presso il San Cataldo Container Terminal.

Circumnavigando le coste italiane da Ovest verso Est si scopre poi che Vado Ligure l'anno scorso ha movimentato circa 160 mila TEUs (Vado Gateway + Reefer Terminal) rispetto ai 54.542 TEUs del 2019 (+193,35% per effetto dell'entrata in servizio del nuovo terminal container).

Genova dovrebbe aver mandato in archivio l'anno con un -10% abbondante per i TEUs movimentati: circa 2,3 milioni contro i 2.615.375 TEUs dell'esercizio precedente. Leggermente maggiore la flessione di La Spezia (quasi -15%) che al 31 dicembre aveva imbarcato e sbarcato

poco più di 1,2 milioni di TEUs (di cui 95.398 TEUs riferiti a Terminal Del Golfo e poco più di 1,1 milioni di TEUs al La Spezia Container Terminal). Segno meno (-36%) anche a Marina di Carrara dove MDC Terminal ha totalizzato 15.823 TEUs e Grendi (via ro-ro) altri 35.000 TEUs circa.

ALivorno invece il totale risulta essere di circa 700.000 TEUs (-12,47%), di cui 241.328 TEUs riconducibili a Lorenzini Terminal e 470.000 al Terminal Darsena Toscana, mentre il Roma Terminal Container ha imbarcato e sbarcato circa 90.000 TEUs, un dato che porta l'intero scalo di Civitavecchia a 106.305 TEUs, dato in flessione rispetto ai 112.249 del 2019. Probabilmente farà registrare un calo contenuto (se non una tenuta) il porto di Salerno con il Salerno Container Terminal che ha fatto segnare un +2% (con 309.750 TEUs movimentati), così come a Napoli i due terminal Conateco (526.811 TEUs) e Terminal Flavio Gioia (116.687 TEUs) dovrebbero aver limitato i danni nel porto del capoluogo campano.

Rimanendo in Sud Italia, a Catania l'Est Terminal ha reso noto un consuntivo 2020 pari a 59.644 TEUs (-2,27%) mentre a Bari il terminal Istospamat ha chiuso l'anno a circa 70.000 TEUs, anche qua in lieve flessione rispetto all'esercizio precedente. Risalendo l'Adriatico, ad Ancona l'Adriatic Container Terminal ha chiuso l'anno con 110.498 TEUs, a cui va aggiunto un 15% di quota di mercato dell'impresa portuale Icop per un totale di circa 125.000 TEUs (nel 2019 il porto marchigiano aveva chiuso con 176.193 TEUs). A Ravenna, invece il Terminal Container Ravenna nel 2020 ha imbarcato e sbarcato circa 170.000 TEUs (in calo dai 183.000 dell'anno precedente) mentre l'intero porto l'anno prima aveva totalizzato 218.138 TEUs.

AMarghera il PSA Venice - Vecon ha raggiunto al 31 dicembre scorso i 255.000 TEUs (-17% rispetto ai 310.000 del 2019) mentre il TIV - Terminal Intermodale Venezia è arrivato a 274.000 TEUs (da 283.000). Per lo scalo Veneto il calo complessivo dovrebbe essere nell'ordine del -11% circa.

Dovrebbe avere infine limitato i danni anche il porto di Trieste dove, in attesa di conoscere i box trasportati dalle navi ro-ro, il Trieste Marine Terminal ha fatto sapere di aver imbarcato e sbarcato 687.921 TEUs, quasi lo stesso numero del 2019 quando erano stati 688.649.

Riassumendo: scrive ancora "Shipping Italy" che nel 2020 è tornato a crescere in maniera significativa il traffico di transshipment a Gioia Tauro e altri scali come Salerno, Napoli e Trieste sono riusciti grossomodo a mantenere i volumi del 2019 (quantomeno per quanto attiene ai terminal full container). Per tutti gli altri porti d'Italia il calo del traffico container è stato mediamente nel range fra il -10 e il -20% grazie a un buon inizio d'anno e a una ripresa nell'ultimo quadrimestre dopo gli inevitabili cali conseguenti al periodo di lockdown nazionale.

Confitarma e security

lo stretto legame tra maritime security e blue economy al centro del quale vi è il mantenimento dell'ordine marittimo e della stabilità del mondo

dello shipping.

"Rendere il "mare nostrum" sicuro, protetto e competitivo è fondamentale per tutelare gli interessi nazionali. Mare insicuro significa mare costoso". La crescita degli scambi commerciali e l'evoluzione del contesto geopolitico, hanno comportato un aumento dei rischi in termini di sicurezza, soprattutto nella visione che ci pone come pieni protagonisti di un Mediterraneo considerato come un Medioceano, un mare che è corridoio e passaggio obbligato tra Indo-Pacifico e Atlantico. Dalla pirateria ai rischi provenienti dal mondo informatico, la maritime security è diventata un aspetto centrale per le società armatoriali e per il sistema Paese. La pandemia da Covid-19, oltre ai danni economico/sanitari, ha comportato ulteriori problemi politico-amministrativi in aree già in crisi, diventando prioritaria rispetto al contrasto del crimine marittimo soprattutto nel Golfo di Guinea per la maggior parte degli attori coinvolti nell'area.

Il calo dei commerci in aree come il Golfo di Guinea, il Golfo di Aden, il Mar Rosso, il Golfo di Oman, lo Stretto di Malacca, ha generato un incremento del contrabbando e del mercato nero. L'aumento dei fenomeni di migrazione globale - anche via mare - verso l'Europa dagli Stati che non sono in grado di sostenere sufficientemente la crisi endemica, è un altro degli aspetti maggiormente degni di nota.

Esportatore autorizzato

con un incremento del 165% rispetto all'anno precedente nel quale erano state concesse 105 autorizzazioni.

Tale riconoscimento consente all'operatore di attestare, in autonomia e nella propria azienda, l'origine preferenziale dei beni direttamente in fattura, indipendentemente dal valore della fornitura.

Il beneficio dello status di esportatore autorizzato va ad aggiungersi alle semplificazioni derivanti dall'autorizzazione al "luogo approvato" che consentono di effettuare dogana a chilometro zero presso la propria sede, permettendo la consegna al vettore della merce già sdoganata per l'esportazione.

ADM è sempre più a sostegno delle aziende italiane - sottolinea la nota che accompagna i dati - con procedure semplici e facilitate che consentono di ridurre i costi e di velocizzare i tempi di consegna delle merci.

A Grimaldi anche la Eco

GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly.

La Eco Livorno, che batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

A parità di velocità la Eco Livor-

120 Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899
SAVINO DEL BENE
 Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

no consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi della precedente generazione ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ per unità trasportata: ciò è stato reso possibile attraverso l'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave.

Quando è ferma in porto, la Eco Livorno è addirittura capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. In più, la nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

"Siamo nel vivo di una rivoluzione green che il nostro Gruppo ha fortemente voluto e sulla quale investe da anni, e procediamo spediti in questa direzione", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. "Con la consegna della Eco Livorno la nostra flotta si arricchisce di una nuova preziosa unità, che impiegheremo nelle prossime settimane al servizio dei nostri clienti per continuare a soddisfare le loro aspettative in termini di qualità ed eco sostenibilità".

Al suo arrivo in Italia, previsto per la fine di febbraio, la Eco Livorno affiancherà le sue gemelle Eco Valencia ed Eco Barcelona sul servizio regolare ro-ro che collega i

porti di Livorno, Savona, Barcellona e Valencia.

Il commiato dell'ammiraglio

la (riservata) cerimonia di passaggio delle consegne tra il contrammiraglio (cp) Giuseppe Tarzia e il capitano di Vascello (cp) Gaetano Angora proveniente dalla Capitaneria di Napoli. Alla cerimonia, strettamente militare, interverrà il comandante generale del Corpo delle Capitanerie - Guardia Costiera ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino.

La severità delle norme antipandemia ci toglierà dunque la possibilità di salutare formalmente l'amico Tarzia, il cui lavoro da direttore marittimo della Toscana e da comandante della Capitaneria si è svolto, negli anni più difficili per il comparto, con impegno, competenza e anche quel grado di inflessibilità che purtroppo in altri servitori dello Stato si è perso. Con noi della stampa l'ammiraglio si è sempre reso disponibile, sia pure mantenendo le giuste distanze che il suo ruolo gli ha imposto. In vista del suo congedo, ha voluto inviare anche a noi, come alle rappresentanze delle istituzioni e del cluster portuale, una cortese lettera che conclude con queste augurali parole: "Nella speranza che le nostre strade possano ancora incrociarsi in un prossimo futuro, Vi rinnovo i miei più sinceri sentimenti di gratitudine e stima e gli auguri di sempre maggiori successi editoriali".

-- ALL'INTERNO --

Il porto di Brindisi ha tenuto bene.	a pag. 2
Due nuove filiali Gruber Logistics.	a pag. 2
Le revisioni dei mezzi pesanti nelle officine private autorizzate.	a pag. 2
Dal cielo su "Jolly Palladio".	a pag. 2
"Next Generation Livorno": piani per il Recovery Fund.	a pag. 3
Marittimi lavoratori chiave: ecco il plauso di Confitarma.	a pag. 3
Porto di Trieste sperimenta il preavviso merci in arrivo.	a pag. 3
Port&ShippingTech in programma a settembre.	a pag. 3
A Cipro moderna control room per le grandi navi in Mediterraneo.	a pag. 3
Benetti Diamond 145 venduta la quarta unità.	a pag. 4
Riaperto lo Spazio Enel.	a pag. 4
La nuova "ITA" SpA investe sul cargo.	a pag. 4
LC3 sempre più "sostenibile".	a pag. 4
Revisioni auto nel 2020 "tagliate" dalla pandemia.	a pag. 4
Sulla banda spaziale l'impegno di Kayser Italia.	a pag. 4
Lampadine ed elettronica: la raccolta aumenta.	a pag. 5
Qualità dell'aria in Italia, trend positivo.	a pag. 5
Riconversione green dell'area ex-Blutec.	a pag. 5
Solare ed eolico più di carbone e gas.	a pag. 5
Riapre il Museo della Geotermia	a pag. 5
La demografia d'impresa nelle province Grosseto e Livorno.	a pag. 6
Fotografia Europea alla decima edizione.	a pag. 6
Bluegame in Asia con BGX70.	a pag. 6
LIBRI RICEVUTI - "Le glaciazioni" di Windton Chorlton & Time Life.	a pag. 7
Barbagli acquisisce contatori Rimifly Srl.	a pag. 7
Il (tanto) fumo e il (poco) arrost.	a pag. 9
"Progetto Unitario Portuale" di ANCI.	a pag. 9
Gorgona isola, le tante carenze.	a pag. 9
Sdoganamenti e le eccellenze di Livorno	a pag. 9

Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it

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

Il (tanto) fumo e il (poco) arrosto

Dall'amico e managing director di VSL Club SpA Fabrizio Vettosi riceviamo:



Fabrizio Vettosi

“Caro direttore, ho letto il tuo, come al solito (non per piaggeria), breve ma essenziale e colto editoriale dell'edizione del 27. Purtroppo sono abbastanza abbattuto, anche se da buon sportivo non mi sento vinto. Parliamo sempre delle stesse cose, ed il pulpito viene sempre da coloro che alla fine, o per ambizione, o per spirito di squadra associativo, fanno affermazioni piuttosto scontate guardando al contenitore più che al contenuto. Le istanze mi creano ancor più dubbi quando provengono dalle associazioni (udite, udite, ne conto circa 25 nel settore della logistica marittima e non) che si stanno trasformando sempre di più in Organismi autoreferenziali - come sostenuto dall'amico Becce qualche giorno fa - piuttosto che entità datoriali rappresentative degli stakeholders. Mi sono un po' annoiato di vedere pseudo-politici o simil tali che diventano esperti di economia dei trasporti o shipping

nell'arco di qualche mese, salvo poi solo ergersi sul podio con affermazioni fumose e prive di contenuto. Il nostro è un settore per tecnici e non per predicatori, quelli li lasciamo ad Hyde Park Corner. Mi sarò convinto solo quando avrò visto al vertice degli organismi politici esecutivi (Ministeri e relative strutture interne) dei veri tecnici indipendenti che operano con il piglio dei manager e non attori in cerca di platee. Le ultime istanze che provengono da stimatissimi colleghi ed amici sono giuste, in particolare quando si fa riferimento (vedi Confitarma e Propeller) al bisogno di una maggiore attenzione alla modalità marittima oltre che all'intermodalità; nel senso che è giusto che la politica guardi ogni tanto il porto dal mare e non solo dalla terra come correttamente evidenziato recentemente da Luca Sisto.

Tuttavia, seguire il gregge è sempre conveniente mediaticamente, andarci contro è pericoloso. Come sai, da decenni, evidenzio l'esigenza di avere un sistema portuale con connotazione eminentemente privatistica partendo dalla trasformazione in SpA delle AdSP (il che non costituisce solo un semplice cambio di forma) ed un processo di selettiva privatizzazione delle stesse in analogia di quanto avvenuto con gli aeroporti (tra l'altro con successo) negli anni 90. Ora sembra che tutti abbiano scoperto l'opportunità di questo modello. Idem dicasi per la noiosa diatriba sulla tassazione (di fatto parliamo del nulla visto che si tratta di un giroconto contabile nel bilancio dello Stato) delle AdSP. Personalmente, da utente, a me sembra che l'attività svolta dalle AdSP e le relative Fonti di Ricavo (per me sono tali, la denominazione “tasse” è solo un'arcaica definizione) abbiano tutto il senso di un'attività commerciale. D'altro canto mi sembra che vi siano a capo delle AdSP bravissimi top manager che spesso si fanno, giustamente, vanto dei risultati economici conseguiti (parlando specificamente di “utili realizzati”) e delle “strategie” attuate per attrarre traffico. Ed, ancora, se osserviamo le complesse clausole commerciali inserite nei contratti di concessione ci rendiamo conto che esiste un'effettiva “negoiazione” dei termini connotando i medesimi contratti come delle genuine iniziative commerciali. Ne consegue che affare che questa è una eminente funzione pubblica di amministrazione di un bene demaniale è davvero opera ardua da sostenere. Insomma, a me sembra, come correttamente sostenuto da Pietro Spirito recentemente, che ci sia a volte un comportamento opportunistico: quando conviene affermiamo che le AdSP sono macchine perfette che macinano utili, quando ciò diventa scomodo le consideriamo organismi puramente burocratici atti ad amministrare e riscuotere tasse su pezzi di demanio, quasi fossero l'Agenzia delle Entrate. Per favore, siamo coerenti e mettiamoci d'accordo, il mio recente studio sulle performance economiche delle AdSP non a caso è stato apprezzato da alcuni, ed è stato oggetto di insulti da altri. In sintesi: limitiamoci al mare, ad andare controcorrente si rischia di andare a fondo, ma forse si viene ricordati per il coraggio!

*

Caro Vettosi, i tuoi interventi - che come questo meriterebbero di andare in prima pagina come editoriale, se in quel caso mi sarebbe plecluso un commento - sono sempre centrati e spesso totalmente condivisibili. Come condivido la tua amarezza sul teatrino delle solite cose e sulle troppe mosche cochie. Mi fa invece sorridere, seppur amaro, la tua simulata ingenuità nel sospirare organismi esecutivi come Ministeri e relative strutture indipendenti dalla politica, “che operino con il piglio di manager e non attori in cerca di platee”. Sai meglio di me, dovendo operare, che sia i ministri, sia molti dei manager, sono scelti non in base alle reali capacità e competenze. Del resto “nihil sub sole novi”, ricordandoci che un certo Caligola pensava di far senatore il proprio cavallo a conferma di quanto riteneva valessero i suddetti paludati. Non siamo, grazie a Dio, a quei livelli: ma i “gallinai” ai quali assistiamo tutte le sere nei vari dibattiti alla TV non depongono certo per la chiarezza dei progetti né - salvo qualche caso - sulla volontà di fare il bene del Paese (che io continuo a chiamare, da vecchio mentalmente poco elastico, Patria).

Nel tuo intervento apre anche le vere problematiche sulla quale, “là dove si vuole quel che si vuole” (Dante dixit: ma sarà vero?) non si prendono da tempo le vere decisioni. Ripeto le parole “vere”, perché di ipotesi, di suggerimenti, di diatribe e di scontri non piene le fosse. Le AdSP sono enti totalmente pubblici oppure privatistici? La UE ha torto o ragione a volerle tassare gli utili? Possibile che non si riesca a dare risposte convincenti e giuridicamente corrette a questi e ai tanti altri temi in atto? Possibile che si debba assistere invece al mercatino delle vacche per i voti in parlamento, giuste o sbagliate che siano le varie tesi? Concludi: limitiamoci al mare. Mi accontenterei che ci si limitasse all'appello di Nelson a Trafalgar: la Patria si aspetta che ciascuno faccia il proprio dovere.

Antonio Fulvi

“Progetto Unitario Portuale” di ANCIP

Dal presidente dell'Associazione Compagnie Imprese Portuali Luca Grilli riceviamo:

I temi sollevati dal dottor Matteo Bianchi, e dal nostro consulente, dottor Gaudenzio Parenti, circa le opportunità di investimenti sulla formazione e sul pensionamento anticipato degli operatori logistico portuali, non devono passare in secondo piano ma devono essere punti focali nel dibattito nazionale.

Fino ad ora, infatti, abbiamo letto di investimenti del comparto dei trasporti e della logistica solo declinati alle infrastrutture, ma nessun accenno a quelli, imprescindibili, sulle risorse umane. Le stesse che, durante questa crisi pandemica, stanno garantendo con enorme sacrifici la tenuta del sistema logistico evitando il tracollo socio-economico della nostra Nazione.

Per questi motivi, come presidente di ANCIP ho ritenuto, di organizzare una riunione iniziale con le altre Associazioni di categoria Assoport, Assiterminal e Assologistica per constatare se vi siano delle unioni di intenti circa questi temi fondamentali e se le stesse poi confluiranno in un progetto unitario da condividere coi Sindacati e poi sottoporre all'attenzione delle Istituzioni per una celere, si spera, approvazione.

Ritengo che le nostre Associazioni debbano necessariamente cominciare a ragionare congiuntamente, anche a fronte degli ingenti fondi che saranno messi a disposizione dell'Europa, circa un progetto su scala nazionale che contempra, come già esposto, da un lato la formazione e il potenziamento delle competenze, anche digitali, degli operatori, dall'altra un grande piano di investimenti straordinari per accompagnare e anticipare la quiescenza degli operatori portuali che hanno raggiunto la soglia dei sessant'anni.

Come ANCIP abbiamo sempre sostenuto che la competitività del sistema portuale nazionale risiede principalmente nelle performance dei lavoratori dei nostri porti che però sono costantemente esposti ad un duro lavoro che incide sul fisico che si usura più precocemente rispetto ad altri contesti lavorativi. Tale azione, inoltre, consentirà un turnover che avrà degli scenari significativi per le nuove generazioni che saranno protagoniste di un ringiovanimento che renderebbe l'intero sistema logistico portuale ancora più competitivo.

Il presidente ANCIP
Luca Grilli

*

La nota del presidente dell'ANCIP presenta una richiesta non nuova: di considerare il sistema logistico nel suo insieme non solo come una catena di infrastrutture e di servizi, ma anche e specialmente una comunità di lavoratori. Che siano sui porti, sulle gru, sui camion o ai computer, sono donne e uomini che fanno funzionare il Paese: e senza i quali l'economia andrebbe al collasso. Senza sciocche retoriche, questi lavoratori vanno tutelati e aiutati anche quando meritano di andarsene - nei giusti tempi e con la giusta retribuzione - in pensione.



Alla prova

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

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro.

A.F.

Gorgona isola, le tante carenze



Abbiamo spesso riferito dei ciclici problemi della colonia penale dell'isola di Gorgona, che non solo si riflettono sul (ridottissimo) numero degli abitanti civili, ma anche e specialmente sul personale di custodia. Dall'isola ci hanno oggi girato questa lettera, che è diretta dal sindacato Cisl-Fns al direttore dottor Mazerbo e alle autorità regionali e nazionali del Ministero competente.

Egregio direttore, la situazione complessiva del sistema penitenziario non è certo delle migliori

dal punto di vista delle risorse umane, dei mezzi, degli strumenti di lavoro e delle risorse economiche.

Pur consapevoli di questo contesto generale, tuttavia questo sindacato non può esimersi dal segnalare come la carenza di personale del reparto di Gorgona isola sia divenuta ormai insostenibile.

Da un anno a questa parte, il personale di polizia penitenziaria di stanza in Gorgona isola è drasticamente diminuito; non da ultimo la perdita di un'unità che è transitata al Ministero dell'Interno.

Al momento rimangono solo in forza circa 25 unità, a fronte di una popolazione di 90 detenuti, passibile di aumento. È evidente che con questi numeri, per la particolarità del servizio di vigilanza che si svolge nel reparto di Gorgona, in virtù delle caratteristiche morfologiche dell'isola, garantire la sicurezza e l'ordine è diventando sempre più difficoltoso, con seri pregiudizi per l'incolumità del personale di polizia penitenziaria, operatori e con il concreto rischio di paralisi di tutte le attività trattamentali a favore dei detenuti.

Questo contesto determina per il personale di Polizia Penitenziaria un aggravio dei carichi di lavoro, un accorpamento di più posti di servizio e prolungamenti dello stesso orario di servizio a volte anche di dieci ore consecutive, con un accumulo di giornate di ferie da godere che in taluni casi arriva anche a 120 giorni.

Risegnaliamo ancora una volta la gravissima situazione automezzi con cui il personale è costretto a lavorare sull'isola. Mezzi inefficienti, obsoleti e irregolari rispetto i requisiti tecnici di utilizzo previsti.

Le stesse difficoltà le vive quotidianamente anche il personale preposto al servizio navale, non più sufficiente numericamente per garantire i servizi ad esso demandati, con imbarcazioni vecchie di oltre 30 anni, non più idonee tecnicamente alle attuali esigenze operative.

Per quanto sopra Le chiediamo ogni utile iniziativa, anche presso i Superiori Uffici per bilanciare almeno in parte la gravissima carenza di personale segnalata. Per il reparto di Gorgona isola è necessaria l'immediata assegnazione di almeno 08/10 unità.

In tal modo come detto si riuscirebbe a garantire maggiore sicurezza, condizioni dignitose di lavoro per il personale di Polizia, e i percorsi trattamentali di rieducazione per i detenuti. Tutti elementi che allo stato, vista la già citata gravissima carenza di personale, sono di fatto fortemente pregiudicati. Il delegato Cisl-Fns Pierangelo Campolattano.

*

Non è mai stata facile la vita sulla Gorgona, da quando i pochi anacoreti che c'erano venivano continuamente vessati dai corsari saraceni agli insediamenti del Granducato di Toscana. E nemmeno nella (breve) stagione dell'“argento del mare”, ovvero la pesca delle acciughe, la gente se la passava bene. La colonia penale a sua volta se ha risolto alcuni problemi ne ha creati altri. Che oggi sono, principalmente, il costo molto alto dell'insediamento, con le ricorrenti voci di dismissione. Una dismissione che potrebbe farne un gioiello turistico, se si riuscisse a salvaguardare l'ambiente e non se ne facesse un deserto come Pianosa. La lettera di Campolattano evidenzia le urgenze maggiori. E cercando le capacità dell'attuale direttore dottor Mazerbo siamo certi che darà da fare con il Ministero, cercando soluzioni compatibili alla vita e al lavoro in dignità del suo personale.

Sdoganamenti e le eccellenze di Livorno

Da Maurizio Macera, spedizioniere doganale livornese della Macera & Maltinti riceviamo:

Raccogliendo l'invito a far pervenire info e notizie anche come Associazione Spedizionieri Doganali, segnalo una nuova facilitazione doganale per le navi e vorrei cogliere anche occasione per esporre a breve altre informazioni.

Dal 26 gennaio, con nota prot. 2985 della Dogana di Livorno è stata attivata ed autorizzata a Livorno la procedura dello sdoganamento in mare estesa alle navi che trasportano merci alla rinfusa. Bel traguardo per ottimizzare la funzionalità del porto e facilitare l'attività degli operatori, anche se stiamo lavorando per completare l'analoga attivazione per il settore Automotive. E dato che Livorno è punto di arrivi per prodotti petroliferi e gas, ci stiamo adoperando, in collaborazione con Ufficio delle Dogane di Livorno e Direzione interregionale ADM Firenze, per cercare di implementare facilitazioni analoghe anche per questi importantissimi segmenti di mercato che Livorno non può e non deve permettersi di trascurare.

L'Associazione Spedizionieri Doganali, naturalmente insieme ad Asamar, AdSP, Dogana e Capitaneria, come fanno alla minima occasione gli altri porti, vorrebbe approfittare di questa buona notizia per dare risalto (e almeno provare a “lucidare” un poco) l'immagine del porto, continuamente tartassata da notizie esclusivamente negative.

A breve un collega potrebbe avere già un primo caso di applicazione: e potrebbe essere occasione e spunto anche dando spazio agli Enti pubblici.

Inoltre pochi giorni or sono abbiamo visto le info di un grande (issimo) porto Nordeuropeo belga che dava notizia dell'inizio della sperimentazione, attraverso il suo PCS, di una procedura per l'uscita dal porto delle merci, simile al ns. “DVRC” che, tramite TPCS, gli operatori del porto di Livorno utilizzano - gratuitamente - dal 2014, ma che è passato sotto silenzio.

Altro caso, è dal 2010 che le procedure per l'imbarco delle merci e la consegna dei documenti sono state totalmente telematizzate tramite la collaborazione tra Spedizionieri Doganali, Terminal, Agenzie Marittime Dogana G.DiF. e naturalmente AdSP che ha investito e costituito il sistema telematico portuale poi denominato TPCS, senza carta e senza movimento di operatori. Naturalmente questo sistema, beneficiando delle nuove tecnologie, sta di giorno in giorno evolvendosi e offre sempre maggiori servizi alle navi ed agli operatori: però non si hanno i corrispondenti riscontri positivi dell'immagine portuale, purtroppo, legata sempre a beghe e querelle legali.

Per contro, e qui noi operatori dobbiamo imparare a promuovere le eccellenze senza timori, la promozione della sperimentazione del porto del Nord EU è arrivata tramite l'Ambasciata Belga! Ma non è finita: per gli operatori anche la sperimentazione è a fior di pagamento!!! (credo €1.5 x TEUs + una rilevante quota annua fissa + circa €450 anno per postazione da abilitare, la comunicazione è stata diffusa ed è rintracciabile).

*

Caro Macera, la sua nota ci fa particolarmente piacere, perché - come sottolinea lei - a Livorno siamo specialisti nel darci la zappa sui piedi, amplificando le nostre pecche (che ci sono) e sminuendo i nostri successi. Le procedure doganali cui lei accenna sono, in effetti, uno dei punti forti per il lavoro vostro ma non solo. E per quanto sia stato più d'una volta scritto e inserito su queste colonne, la percezione del cluster non è ancora adeguata. Come non è riconosciuto appieno quanto fatto dalla vostra categoria, dall'AdSP e dalla stessa Agenzia della Dogana.

Ci scriva ancora: l'ospiteremo più che volentieri, perché renderemo insieme un servizio non solo a voi e al nostro porto, ma a tutti coloro che in campo nazionale seguono queste tematiche.

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Corsini: Darsena Europa

quale nodo strategico destinato ad alimentare il valico del Brennero». In apertura di seduta dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - chiamato, tra le altre cose, ad esaminare il Piano Operativo Triennale 2021-2022 - il presidente dell'AdSP dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, ha metaforicamente piantato il pugno sul tavolo. Con un messaggio chiaro: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente su due punti: il sistema Genova, naturalmente proteso sul corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi) e il polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico». Nessun cenno a Livorno, «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari - ha ricordato Corsini - già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero».

Per il presidente dell'AdSP non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal MIT 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell'Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa.

«Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, - ricorda il presidente in carica - dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridoi europei attraverso i valichi».

Nel corso della riunione dell'Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo stato di avanzamento della Darsena Eu-

ropa: «Abbiamo ricevuto l'ultima relazione dell'ISPRA. Il Ministero dell'Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell'area SIN. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container».

AdSP Livorno: approvato

obiettivi in chiave sistemica e di sviluppo strategico degli scali. Nei tre anni precedenti l'AdSP è riuscita ad organizzare in modo unitario i porti del Sistema, rafforzando la dotazione organica dell'Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile.

La project review della Darsena Europa con la relativa progettazione e la conferma delle fonti di finanziamento pubblico per complessivi 560 milioni di euro; il completamento della privatizzazione e relativa concessione di Porto 2000; l'affidamento in concessione del comparto dei bacini di carenaggio e del Porto Mediceo; l'affidamento in concessione servizio di manovra ferroviaria e il completamento delle procedure volte all'aumento di capitale dell'Interporto Vespucci, rappresentano solo alcuni dei risultati raggiunti nel triennio precedente.

Risultati cui si aggiungono le importanti partite nello scalo piombinese, come il consolidamento dell'area di 200.000 mq a servizio della nuova Darsena Nord del porto; l'aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e dell'automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 m di banchina a profondità -18 m di contorno alla

Darsena Nord; l'apertura del cantiere della viabilità di collegamento della Darsena Nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un'altra 90ennale, rispettivamente alla Società PIM e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a Nord del porto.

Il POT 2021-2023 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti - dice l'AdSP - proiettando il Sistema Portuale in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di sistema. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali.

Per Livorno, la pianificazione per il prossimo triennio prevede la riorganizzazione delle aree commerciali del porto.

Dal punto di vista infrastrutturale, la sfida delle sfide è rappresentata dalla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, costituita dalle opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, dall'approfondimento dei fondali, e dal nuovo terminal contenitori, che rappresenta l'ampliamento offshore del porto di Livorno e la porta di ingresso al sistema di collegamenti intermodali volti a rendere fluido il transito delle merci dalla costa ai mercati del Nord.

Anche la parte ferroviaria della Darsena Europa, assieme al potenziamento dei Piani del Ferro di Livorno e Piombino, rappresenta, invero, una infrastruttura ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato, comprendente il collegamento ferroviario porto/interporto Vespucci (scavalco), il collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Collesalveti Vada, e l'itinerario

ferroviario Pisa-Prato-Bologna opportunamente potenziato.

Completano il quadro la realizzazione del microtunnel, l'allargamento dell'accesso al Canale Industriale; la resecazione della banchina Calata Orlando e il tombamento della parte estrema del Bacino Firenze finalizzati allo sviluppo della Nuova Stazione Marittima.

Piombino riconferma la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, l'automotive, lo Short Sea Shipping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: oltre al completamento della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere ritenute di fondamentale importanza per lo sviluppo dello scalo, come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell'area antistante le vasche di colmata per uno sviluppo complessivo pari a 900 m con pescaggio variabile -15/-18 m. e la realizzazione dei piazzali retrostanti.

Tra le opere previste rientra anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l'avvio della realizzazione del 2° lotto della Bretella di Piombino Gagno-Porto, che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale ed al centro abitato.

Relativamente a Portoferraio, il POT prevede la ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L'intervento prevederà il recupero e l'adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare.

Nello scalo elbano di Rio Marina verranno completati i lavori di messa in sicurezza del porto con l'adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsti, in particolare modo, il prolungamento di circa 50 del molo di soprafflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne, che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale. Per lo scalo di Capraia, è prevista l'elaborazione del Piano

Regolatore Portuale.

Meritano una trattazione a parte le proposte del POT in tema di digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Nel corso del triennio verrà definita una nuova architettura digitale, aperta ed interoperabile per tutte le nuove funzioni digitali del Tuscan Port Community System.

Non solo, avendo già realizzato sperimentazioni sui grandi assi viari in ingresso al porto con tecnologie RFID, C-ITS (Cooperative ITS) e 5G, in questo triennio si aprirà poi la piattaforma di interscambio dati da/con blockchain, già realizzata a livello di soluzione pre-competitiva, alle piattaforme di terze parti adottate da attori di specifiche catene logistiche legate alla produzione e distribuzione dei prodotti.

Sul tema della decarbonizzazione, l'AdSP intende poi giocare un ruolo significativo nello sviluppo del Gas Naturale Liquefatto e dell'Idrogeno. In particolare, l'Ente intende candidarsi a diventare un nodo primario dell'Hydrogen Hub nazionale, identificando un nuovo obiettivo strategico denominato "HY.PER - Hydrogen Project for Energy & Resilience", finalizzato a sviluppare azioni pilota, studi di approfondimento e realizzazione di opere strutturali definitive capaci di integrare proficuamente le potenzialità ed i fabbisogni espressi dai porti del sistema e dalla rete imprenditoriale e di ricerca presenti sul territorio.

"Il Piano Operativo Triennale approvato oggi - spiega Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - vuole dare continuità al lavoro prodotto in questi anni con una visione proiettata sull'area vasta di riferimento, sull'attrattività dei porti del Sistema in termini di efficienza e sul consolidamento del porto di Livorno quale nodo di alimentazione diretta del Nord Italia e del Valico del Brennero".

Il comma 2 dell'art. 6 bis della legge 84/94 permette all'Autorità di Sistema Portuale di istituire Uffici Decentrati Amministrativi nei porti delle città capoluogo di

provincia non già sede delle ex Autorità Portuali.

È nell'ambito di questo quadro normativo che l'AdSP ha inteso aprire nel porto elbano di Portoferraio un proprio Ufficio cui assegnare compiti di problem solving, di monitoraggio delle attività e di ascolto degli stakeholder. L'obiettivo, nelle intenzioni del presidente Stefano Corsini, è quello di garantire, anche nei porti elbani, una presenza più marcata, tempestiva e capillare da parte dell'Autorità di Sistema Portuale.

Un ufficio è già stato predisposto presso il Palazzo Ex Cromofilm e presto verrà istituito un punto ufficio anche presso Rio Marina.

Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha inoltre espresso parere favorevole al rilascio della Concessione del servizio di pulizia degli specchi acquei portuali e dei fossi cittadini a favore della società Labromare S.p.a.

L'onore delle armi

del Nord Tirreno. È che non solo non demorde dal suo incarico pur essendo stato "defenestrato" dal ministro (e dal territorio). Vero che ha ereditato dal predecessore Gallanti la grande speranza della Darsena Europa: ma nei suoi quattro anni di attività Corsini ha riempito questa speranza di fatti concreti, lavorando sulla pianificazione, sulle fatiche imposte dalla burocrazia, sulla ricerca di quell'approvazione da parte dei piani nazionali che si può dare per acquisito. L'allarme oggi lancia - leggi qui sopra - non va sottovalutato. E poiché il suo designato successore il dottor Luciano Guerrieri conosce bene il territorio e le sue istituzioni, siamo certi che non lo sottovaluterà. Siamo, per la portualità italiana e per lo scalo labronico, in tempi difficili, non tanto per i traffici - che bene o male reggono perché il Paese vive e respira malgrado tutto - quanto perché progetti, programmi e piani sono di fatto congelati insieme al governo. Difenderci e difendere quanto già acquisito è oggi il primo compito di tutti. Corsini dimostra che vuole andarsene con l'onore delle armi.

SANITÀ INTEGRATIVA
È UN TUO DIRITTO
E FORSE NON LO SAI

SCOPRI SE SEI ISCRITTO
A **SANILOG**
il fondo di sanità integrativa gratuito
per i dipendenti della **logistica, trasporto**
merci e spedizione.

**ACCEDI SUBITO AI MIGLIORI SERVIZI
PER LA CURA DELLA TUA SALUTE**
Scopri di più su www.sanilog.info

Le prestazioni
sono erogate da

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

AIG

ODONTO
NET WORK
ORAL HEALTH CARE MANAGEMENT