



PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 17

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 3 MARZO 2021

SECONDO IL RAPPORTO INTERNAZIONALE DELLA NORVEGESE XENETA

Tariffe TEUs, l'età dell'oro per le navi containers

L'indice attuale ha sfondato tutti i record e rimane alto sui contratti a lungo termine - La crescita dell'export e specie dell'import in Europa e l'interscambio con l'Asia

OSLO - Il 2021 si preannuncia come un'età dell'oro per gli operatori di navi portacontainer - ma non per i caricatori - con il sostanziale aumento di gennaio delle tariffe contrattate a lungo termine che oltretutto viene surclassato dagli sviluppi di febbraio. Secondo l'ultimo rapporto XSI@ Public Indices di Xeneta, che raccoglie dati sulla spedizione per fornire informazioni di mercato uniche, le tariffe sono ancora aumentate del 9,6% su base mensile (dopo il balzo del 5,9% di gennaio). Tutti i principali corridoi marittimi hanno registrato salite ripide, guidate dalla continua crescita della domanda, dalla mancanza di forniture di attrezzature e dalle tariffe spot che rifiutano di spostarsi dai loro alti picchi.

XSI@ di Xeneta con sede a Oslo acquisisce le tariffe più recenti dai principali spedizionieri, utilizzando oltre 220 milioni di punti dati, con oltre 160.000 collegamenti da porta a porta. In quanto tale, fornisce un'a-
(segue in ultima pagina)



Gigafactory per le batterie dell'idrogeno dal mare

APPROVATO DALL'ASSEMBLEA IL BILANCIO 2020

Fincantieri, la crisi non morde

Confermati tutti gli ordini e forte espansione anche nel settore militare, con un ritorno all'utile entro quest'anno

ROMA - L'esercizio 2020, anno della crisi più acuta per la pandemia, per Fincantieri ha comunque significato una buona tenuta malgrado abbia impattato con una perdita di produzione del 20% rispetto a quanto programmato. Il quarto trimestre ha però confermato il recupero produttivo del Gruppo che nel 2021 riprenderà il percorso di crescita con il miglioramento della marginalità e il ritorno all'utile. Approvato il consuntivo 2020 dall'assemblea degli azionisti che hanno anche avuto conferma dei due ordini per altrettanti sottomarini di ultima generazione per la Marina Militare italiana.

L'andamento operativo registra il rispetto delle consegne programmate
(segue a pagina 8)

Ecco i nuovi sottomarini



Nell'immagine: Il rendering di uno dei nuovi sottomarini ordinati a Fincantieri.

TRIESTE - È stato firmato l'annuncio contratto tra Fincantieri ed OC-CAR (Organisation Conjointe de Cooperation en matière d'armement) per la
(segue a pagina 8)

PROPOSTO IN CONSULTIVA DALL'ADSP DI LIVORNO

Molo Italia invece che Alto Fondale

Lo scambio per favorire la nascita del polo crociere e dare altri spazi alla CPL

LIVORNO - La proposta, che sarà probabilmente rilanciata nella prossima seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP Nord Tirreno, è stata discussa ma rimandata dalla commissione consultiva riunitasi venerdì scorso. I termini: poiché la compagnia portuali ha poco utilizzato e sta pochissimo utilizzando la banchina ad Alto Fondale per i traffici che ne avevano giustificato la concessione pluriennale, l'AdSP propone di revocare la concessione
(segue a pagina 8)



Enzo Raugeri

Partenariato: consultiva e colpi di coda

LIVORNO - Mancano dieci giorni, ora più od ora meno, per il cambio della guardia ai vertici dell'AdSP labronica: esce Stefano Corsini alla presidenza, subentra Luciano Guerrieri. Per la segreteria generale ancora oggi ci sarebbero almeno tre nomi in lista, per subentrare a Massimo Provinciali che torna al ministero MIT (settore ferrovie): Busdraghi, Galliani, Paroli, rigidamente in ordine alfabetico. Poiché Luciano Guerrieri mantiene sull'importante dettaglio un (apprezzabile) riserbo, le
Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)



WEBINAR CON SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS

Logistica italiana e UE

Un approfondito dibattito martedì 9 marzo con un ricco panel di esperti tra porti, trasporti e università

MILANO - Il Governo ha appena rimesso mano, per la terza volta, al piano generale di investimenti da sottoporre all'approvazione UE in ambito Recovery Plan. Dalle prime indicazioni - dicono gli osservatori del settore logistico - è già emerso che sono stati tagliati 14 miliardi che erano stati inseriti "di riserva" per progetti che non avevano comunque una precedente copertura a bilancio italiano e rischiavano di pesare con un extra-budget sui conti pubblici. Una misura di "pulizia di bilancio" che però mette, se ce ne fosse bisogno, in evidenza una questione di fondo. Se ne parlerà martedì 9 marzo nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.

L'Italia - dice la presentazione dell'incontro - viste le condizioni economiche e di bilancio, ha adottato per la destinazione delle possibili risorse del Recovery Plan la strategia di sostituire i fondi europei alle allocazioni di bilancio per la realizzazione di opere
(segue in ultima pagina)

Trieste: partita una diffida su porto vecchio



Zeno D'Agostino

TRIESTE - È guerra sul "porto vecchio" triestino. Nei giorni scorsi la I.P.R. F.T.T. (International Provisional Territory of Trieste) ha notificato in italiano ed inglese ai vertici del Comune di Trieste, dell' Autorità Portuale e della Regione una diffida dal sottoscrivere accordi che costituiscono «violazione delle disposizioni dei commi 618 e 619 dell'art. 1 della L. 190/2014, come integrati dall'art. 1 comma
(segue in ultima pagina)

MILANO - Anche l'Italia avrà la sua Gigafactory - scrive nel suo sito "Rinnovabili" - nome con cui vengono identificati i grandi stabilimenti produttori di batterie al litio. Che sono alla base anche della prossima rivoluzione dell'idrogeno. Ovvero dal sistema di alimentazione dei motori elettrici che trarrà direttamente il carburante dall'acqua di mare (e dei fiumi)
(segue in ultima pagina)

PER L'INAUGURAZIONE DEL NUOVO SERVIZIO GIORNALIERO DI ROTABILI

"Eco Livorno" in Sintermar



LIVORNO - La "Eco Livorno", ultima e innovativa unità ro/ro ibrida entrata in servizio per la flotta Grimaldi, ha fatto lo scalo inaugurale livornese al terminal della Sintermar dove opera nel collegamento giornaliero con Savona, Barcellona, e Valencia. Una breve cerimonia di battesimo a bordo ha salutato la bella nave con la presenza dei vertici di Grimaldi e dell' AdSP. "Eco Livorno" è tra i primi esemplari di una nuova classe che comprende le più grandi unità al mondo per il trasporto di merci rotabili, con una capacità di carico di oltre 500 semi-rimorchi. Tali navi sono dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono le più efficienti al mondo nel loro segmento. In particolare, sono capaci di azzerare le loro emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft
(segue a pagina 8)

Finanza e capitali nei porti

ROMA - Finanza e capitali navigano anche nei porti: promossa da Assiterminal e Confitarma, il 24 febbraio si è tenuta la tavola rotonda on-line nel corso della quale Fabrizio Vettosi (VSL Club SpA), Andrea Azzolini (Deloitte Corporate Finance), Davide Prete (CC&G Capital), Sergio
(segue a pagina 8)

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

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.

ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

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



INAUGURATO VENERDÌ SCORSO A LIVORNO

Master di primo livello al Polo Sistemi Logistici

Il tema sarà "Smart and sustainable operations in maritime and port logistics"



Barbara Bonciani

LIVORNO – È stato inaugurato venerdì scorso alle ore 15, con una presentazione online, il master di primo livello "Smart and sustainable operations in maritime and port logistics" che si terrà alla facoltà di Sistemi Logistici a Livorno. A portare i saluti dell'amministrazione comunale l'assessore al porto, integrazione porto-città, Innovazione, Università e ricerca Barbara Bonciani.

La presenza e l'importanza del

Polo Universitario Sistemi Logistici a Livorno è stata confermata a settembre scorso dalla rinnovata convenzione, per 4 anni, ovvero fino al 2020 tra l'Università di Pisa, il Comune di Livorno, la Fondazione Livorno e l'Autorità di Sistema Portuale - Mar Tirreno Settentrionale, tesa a garantire il funzionamento. Il Polo Universitario ha sede a Villa Letizia a Livorno, negli spazi messi a disposizione dal Comune di Livorno.

Alla presentazione sono intervenuti, oltre all'assessore Bonciani, Paolo Maria Macarella rettore dell'Università di Pisa, Gianluca Dini direttore del Centro di servizi "Polo Universitario Sistemi Logistici", Stefano Corsini presidente dell'AdSP, la professoressa Giovanna Colombini rappresentante per la Fondazione Livorno nel Comitato Strategico e di Indirizzo del Polo, Davide Aloni direttore del Master, Riccardo Breda presidente della CCIAA della Maremma e del Tirreno, Massimo Provinciali segretario generale dell'AdSP MTS,

Roberto Consigli di Federmanager Livorno, Piero Neri presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Zeno D'Agostino presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale.

"In una città di porto come Livorno, la formazione di capitale umano qualificato chiamato ad operare nelle imprese (cluster marittimo) e nelle istituzioni portuali è di grande importanza - ha commentato l'assessore Bonciani - Le sfide future che caratterizzano l'attuale sviluppo della portualità nella nostra città, sia in termini infrastrutturali, sia nel campo della logistica e della sostenibilità ambientale necessitano di nuove competenze manageriali. Questo master costituisce un'opportunità molto importante in tal senso, perché si pone quale obiettivo quello di formare profili professionali altamente qualificati, sviluppando le competenze trasversali necessarie per governare i processi di innovazione che caratterizzano il settore".

CON LE PRIME PROVE IN QUESTO FINE SETTIMANA

Luna Rossa e New Zealand: comincia la grande sfida

La scoperta dei super-foil della barca che detiene la Coppa preoccupa gli italiani?



AUCKLAND – Ci siamo, adesso parte la sfida più tecnologica e anche meno "velica" di tutte le edizioni della Coppa America: probabilmente dal 10, ovvero tra una manciata di giorni, se non ci saranno altri rinvii causa Covid o maltempo si affronteranno il defender della Coppa, "Emirates New Zealand" e lo sfidante italiano finalista, "Luna Rossa".

Entrambe queste straordinarie macchine da quasi 100 chilometri all'ora volano letteralmente sui "foils" mobili azionati da com-

puter attraverso sistemi idraulici. Entrambe le barche hanno fatto costruire i propri "foil" in Italia, in un'azienda del bergamasco specializzata nel carbonio, sia pure su disegni sostanzialmente diversi. E di recente sulle riviste specializzate si è parlato della particolarità dei foils di "New Zealand", che sarebbero più sottili nella parte non portante, quindi con minore resistenza aerodinamica (e idrodinamica). Un dettaglio ma che nell'esasperazione delle prestazioni potrebbe fare la

differenza. L'equipaggio di "Luna Rossa" comunque è motivatissimo e dopo aver eliminato sia gli sfidanti americani di "Magic" sia quelli inglesi di "Ineos" ha la certezza di battersi con buone chances anche contro i "mostri" detentori della Grande Brocca. Le strategie di regata, più ancora delle prestazioni dei due mostri volanti, potrebbero fare la differenza, così come è successo con "Ineos". Dunque il vecchio augurio dei marinai ai nostri campi: "In c.o. alla balena"!

SUI DODICI MESI PIÙ DIFFICILI PER IL TRASPORTO MERCI IN AEREO

"AIR CARGO ITALY 2020" con inserto speciale



UN ANNO DI Edizione 2020

AIRCARGOITALY

Nicola Capuzzo Direttore responsabile

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2020 su www.aircargoitaly.com

ROMA – AIR CARGO ITALY ha pubblicato la quarta edizione della pubblicazione "Un anno di AIR CARGO ITALY – Edizione 2020", l'inserto speciale (scaricabile gratuitamente in formato Pdf) nel quale sono raccolte le statistiche definitive e in dettaglio sui traffici di merci negli aeroporti italiani, le principali notizie e interviste pubblicate nell'anno appena trascorso. In 37 pagine sono riportati una

cinquantina di articoli e relative immagini che sintetizzano dodici mesi molto particolari di trasporto aereo merci in Italia. L'emergenza innescata dalla pandemia di Covid-19 ha infatti stravolto le dinamiche di mercato del business passeggeri e indirettamente ha impattato anche il cargo.

Come sempre l'annuario si apre con le statistiche fornite da Assaeroporti sull'andamento di tutti

gli scali aeroportuali italiani nel 2020 suddivise fra general cargo e merce postale.

A seguire c'è un elenco degli articoli illustrati da fotografie e grafici pubblicati su www.aircargoitaly.com fra gennaio e dicembre per offrire ai lettori una fotografia sintetica dei principali avvenimenti che hanno avuto luogo nel business delle spedizioni aeree di merci in Italia.

UN APPELLO AL GOVERNO DEL SINDACATO FIT/CISL

Trasporto aereo e crisi

Migliaia di lavoratori in cassa integrazione chiedono interventi immediati per riformare il sistema nell'ambito dei decreti di rilancio

ROMA – Il trasporto aereo è in ginocchio e attraversa una crisi senza precedenti. Ai problemi preesistenti nel settore - scrive la Fit/Cisl - si sono aggiunti gli effetti della pandemia. Migliaia di lavoratrici e lavoratori, della filiera e dell'indotto, sono in cassa integrazione e vedono con grande incertezza il loro futuro. Alitalia, Air Italy, Norwegian, Ernest, Blue Panorama sono il simbolo della crisi.

Quando si parla di trasporto aereo si pensa, solitamente, solo alle compagnie aeree. In realtà il sistema del trasporto aereo è molto più complesso. Esso è formato anche da operatori che negli aeroporti garantiscono una serie di attività quali assistenza ai passeggeri, prenotazioni e check-in, trasporto dei passeggeri dal gate all'aeromobile, carico e scarico bagagli, fornitura del catering, pulizia degli aeromobili, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, manutenzione aeromobili, ecc.; gestori dei terminal aeroportuali e della security aeroportuale; altri prestatori di servizi quali imprese di movimentazione, controllo traffico aereo, dogane, servizi di ristorazione, servizi di autonoleggio, servizi commerciali in ambito aeroportuale, fornitori di carburante, ecc..

Tra il 2010 e il 2019 i passeggeri trasportati in Italia sono aumentati del 37,3% e nel 2019 il numero totale di passeggeri transitati negli aeroporti si è attestato a più di 192 milioni con una media di circa 16 milioni di passeggeri al mese e di circa 526 mila al giorno. Prima della pandemia da SARS-CoV-2 questi dati erano stimati, per il 2020, in crescita con conseguente beneficio per l'economia nazionale. Secondo l'Istat, il flusso dei passeggeri arrivati in Italia con voli internazionali nel decennio 2009-2018 presenta lo stesso andamento di quello dei clienti stranieri negli esercizi ricettivi italiani. I dati Istat confermano inoltre che nel 2017 operavano in Italia, nel settore del trasporto aereo, 193 imprese che hanno realizzato un fatturato di 9,4 miliardi di euro e occupato poco meno di 20 mila unità di lavoro, di cui il 99,7% sono lavoratrici e lavoratori dipendenti. Gli



esperti stimano che a questi vanno aggiunti circa 20 mila lavoratrici e lavoratori dell'indotto e circa 10 mila lavoratrici e lavoratori stagionali. Per taluni la scelta migliore sarebbe far fallire le compagnie aeree e le aziende in difficoltà.

Si può affidare il trasporto aereo italiano al mercato - continua il sindacato - e quindi a vettori "altri" coltivando l'illusione che questi possano fare gli interessi del nostro Paese piuttosto che quelli degli stakeholder proprietari? Assolutamente no, dice il sindacato.

Per queste ragioni" chiediamo al Governo italiano di: inserire anche il trasporto aereo nel Piano di Ripresa Economica; salvaguardare i livelli occupazionali e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del settore; attivare un coordinamento fra i vari ministeri interessati (MIT, MiSE, MEF, Lavoro) per gestire la crisi del settore e prorogare gli ammortizzatori sociali e il blocco dei licenziamenti fino alla cessazione della Pandemia; completare la riforma del sistema del trasporto aereo, avviata con l'art. 203 del decreto rilancio, per combattere tutte le forme di dumping contrattuale e impedire che la concorrenza sia a discapito della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro; varare il piano nazionale di riordino degli aeroporti nazionali eliminando le attuali asimmetrie competitive fra aeroporti affinché si sviluppi una adeguata intermodalità; perfezionare l'iter per consentire l'operatività della nuova compagnia di bandiera affinché la stessa (Ita) esca dalla fase di stallo e acquisisca gli asset necessari all'avvio dell'attività, a partire dal brand "Alitalia",

sinonimo di "made in Italy"; determinare le condizioni per ricostruire - attraverso gli investimenti, le modalità e le strutture più idonee, e in coerenza con le indicazioni europee - l'economia turistica italiana in forte sofferenza".

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

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

DAL CONSIGLIO DIRETTIVO DI ALIS

Documento con le istanze del popolo del trasporto

Indirizzi e proposte delle commissioni tecniche da presentare al Governo Draghi



Guido Grimaldi

ROMA – “Il primo Consiglio di ALIS dopo l’insediamento del nuovo Governo ha rappresentato una grande occasione di confronto interno dal quale sono emersi molti spunti e proposte interessanti che porteremo al più presto all’attenzione delle Istituzioni. Riteniamo infatti necessario continuare a fare sistema per ottenere un maggiore coinvolgimento ed una maggiore sensibilità nei confronti del popolo del trasporto e della logistica, il cui lavoro è stato riconosciuto anche

dal presidente Draghi come essenziale per la campagna vaccinale e per l’intero Paese”.

Così il presidente di ALIS Guido Grimaldi ha commentato i lavori del Consiglio direttivo, tenutosi in modalità videoconferenza alla presenza di moltissimi soci. “Grazie al lavoro delle nostre Commissioni tecniche e alle istanze dei nostri associati puntiamo sempre più alla sostenibilità ambientale, economica e sociale. Siamo infatti convinti - ha aggiunto il presidente Grimaldi - che al centro dell’agenda associativa e, soprattutto, governativa ci sarà sempre più la transizione energetica ed ecologica. I nostri associati si stanno già impegnando in tal senso, come nel caso degli ingenti investimenti in nuove navi ibride di ultimissima generazione, che hanno permesso di rispettare e addirittura superare i target di sostenibilità previsti a livello internazionale. Al tempo stesso riteniamo fondamentale, come abbiamo evidenziato nelle recenti Audizioni alla Camera dei Deputati e al Senato sulla proposta di PNRR, che siano previsti specifici incentivi per l’autotrasporto volti al rinnovo dell’intero parco circolante dei

mezzi pesanti, che ad oggi in Italia ha un’età media di circa 14 anni e il 16% è rappresentato ancora da mezzi euro 0, 1 e 2”.

“ALIS si impegnerà ancor più - ha proseguito Grimaldi - a contribuire all’efficienza della logistica dei vaccini, dove per esempio proponiamo di effettuare procedure di controllo delle temperature da remoto, che risultano senz’altro più efficienti e sicure di quelle in loco, nonché a promuovere istanze volte a semplificare le procedure di revisione dei mezzi pesanti nel nostro Paese e nei trasporti internazionali, visti i ritardi che si sono accumulati ed i conseguenti disagi agli autotrasportatori”.

“Infine, mi preme sottolineare che ALIS aveva proposto all’Autorità di Regolazione dei Trasporti - ha concluso Guido Grimaldi - di disporre, come misura doverosa ed opportuna, l’esonero totale dal pagamento del contributo annuale 2021 per tutte le aziende del settore. Ci auguriamo che in tal senso possano giungere dal nuovo Governo maggiori segnali di attenzione e sensibilità nei confronti di un comparto così strategico per l’economia nazionale”.

FERCAM Svezia: prima filiale da remoto



Hansjoerg Faller

HELSINGBORG – Per la prima volta nella storia aziendale di FERCAM, l’apertura di una nuova filiale è avvenuta interamente a distanza. Come sede per la propria prima filiale svedese, l’operatore logistico altoatesino FERCAM ha scelto Helsingborg, nel Sud del Paese. L’ubicazione risulta strategica per più di una ragione: è vicina al confine con la Danimarca, nonché ai maggiori insediamenti industriali e soprattutto al porto, il secondo per importanza nell’intera Svezia. «Tali fattori sono stati determinanti per la decisione», racconta Hansjörg Faller, direttore della Divisione Freight Manage-

ment International di FERCAM, aggiungendo: «Il Coronavirus ha fatto sì che tecnologia e strumenti di comunicazione innovativi diventassero il mezzo di trasporto più importante per la costituzione di questa nuova filiale».

A causa della pandemia, tutti i lavori preparatori e gli incontri con commercialisti e banche erano già stati svolti tramite videoconferenza, e da remoto si sono tenute tutte le riunioni e sottoscrizioni necessarie, dai colloqui di selezione, alla ricerca di un immobile idoneo, fino alla redazione di tutti i contratti per la fondazione di una nuova realtà aziendale.

Infine, lockdown e misure adottate per contrastare la diffusione del virus hanno condotto alla cancellazione dei voli da e per la Svezia, rendendo impossibile per i responsabili essere fisicamente presenti in loco, per operazioni di costituzione di una nuova Società del Gruppo FERCAM. E tuttavia, non senza sorpresa delle persone direttamente e indirettamente coinvolte, gestire il tutto da remoto è stato possibile, sicuramente anche grazie all’avanzato livello di digitalizzazione in Svezia.

Il mercato scandinavo e quello

svedese in modo prominente stanno diventando sempre più importanti nelle dinamiche del commercio europeo. A causa delle lunghe distanze da coprire da e verso i mercati dell’Europa Meridionale, risulta assai rilevante per gli scambi la modalità intermodale, soprattutto per prodotti dell’industria del legno e della carta, particolarmente adatti a questo tipo di trasporto. Come parte della rete europea FERCAM, la nuova filiale di Helsingborg offrirà ai propri clienti l’intera gamma di servizi logistici, a partire da soluzioni dedicate al trasporto di carichi completi.

La nuova filiale ha iniziato le operazioni lunedì scorso marzo. «Abbiamo avuto la fortuna di trovare collaboratori giovani e molto motivati, con esperienza rilevante e tutti provenienti dal settore, con familiarità quindi sia con il mercato svedese che con quello dell’Europa Meridionale. Per offrire ottimale assistenza alla nostra clientela e un servizio di alta qualità, abbiamo ritenuto molto importante essere presenti in loco e affidarci a professionisti che hanno una conoscenza approfondita del contesto scandinavo», conclude Hansjörg Faller.

PRESENTATE LE DOMANDE ALLA BORSA ITALIANA PER LA QUOTAZIONE

Dal The Italian Sea Group azioni ordinarie sul telematico



MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group (“TISG” o la “Società”), operatore globale della nautica di lusso, comunica di aver presentato a Borsa Italiana la domanda di ammissione a quotazione delle proprie azioni ordinarie presso il Mercato Telematico Azionario (“MTA”) e, ove ne ricorrano i presupposti, sul segmento STAR. E ha altresì presentato formale richiesta a Consob di autorizzazione

alla pubblicazione del Prospetto Informativo.

Global Coordinator dell’operazione è Intermonte che agirà anche in qualità di Sponsor e Specialista. Berenberg è Joint Bookrunner. Ambromobiliare S.p.A. agisce in qualità di Advisor Finanziario della Società.

L’Advisor legale incaricato dalla Società è Dentons Europe Studio Legale Tributario, mentre DLA Pi-

per Italy agisce in qualità di Advisor legale per il Global Coordinator. BDO Italia S.p.A. è la Società di Revisione incaricata e soggetto per lo svolgimento delle verifiche sul Business Plan e sul Sistema di controllo di Gestione. I profili fiscali sono stati curati da Giulio Andreani dello Studio Legale Tributario PwC TLS mentre Long Term Partners/OC&C Italy agisce come Advisor strategico per l’analisi del mercato.

ALL’UNIVERSITÀ DI GENOVA SU ECONOMIA DELLE AZIENDE DEL MARE

Tesi di laurea sul Gruppo Laghezza

GENOVA – È un’azienda spezzina, la Laghezza Spa, che è stata il caso di studio al centro di una tesi di laurea in ‘Economia delle aziende marittime, della logistica e dei trasporti’ all’Università degli Studi di Genova. “Un’azienda - ha spiegato Laura Vanacore,

la studentessa che si è laureata presentando questa tesi - che mi ha consentito di approfondire da un lato le tematiche specifiche dell’attività di spedizioniere doganale, dall’altro le concatenazioni fra le varie componenti della catena logistica all’interno

di una singola realtà aziendale multi-purpose”.

La neo-dottoressa Laura Vanacore continuerà gli studi con l’obiettivo di ottenere la Laurea magistrale in ‘Economia e management marittimo portuale’.



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

SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE



Scuola Vela Mankin: i giovani si fanno onore

Proseguono le soddisfazioni dalle squadre agonistiche Optimist e 420 nei loro primi impegni stagionali



VIAREGGIO – Ripartenza alla grande per i giovani velisti della Scuola Vela Valentin Mankin: allenamenti costanti, anche nelle giornate più fredde, e importanti trasferte stanno, infatti, impegnando le squadre Optimist e 420 della Scuola nata nel 2016 dalla sinergia fra Club Nautico Versilia, Circolo Velico Torre del Lago Puccini e Società Velica Viareggina per promuovere lo sport velico fra i giovanissimi, vero serbatoio per il futuro della Vela.

Nel recente fine settimana, mentre la Squadra Optimist (formata questa volta da Eva Querzolo e Mattia Valentini alla loro prima regata e da Ester Bertolani, Matteo Graziani, Federico Querzolo e Giulio Romani con gli allenatori Stefano Querzolo e Francesco Graziani) è stata impegnata in Liguria nel 51° Meeting Internazionale della Gioventù organizzato dal CNAM Alassio, tutti gli altri timonieri Optimist hanno proseguito gli allenamenti nelle acque di Torre del Lago con l'obiettivo di ben figurare nella prima Regata Zonale, prevista (misure anti-Covid permettendo) per sabato e domenica scorsi.

Ottimo esordio, invece, per la

Squadra 420 appena rientrata dalla sua prima trasferta: alla manifestazione d'esordio in questa Classe Adalberto Parra e Arianna Fubiani hanno centrato il podio come terzi classificati nel Gruppo Misto e hanno chiuso al 30° posto assoluto e in ottima posizione negli Under 17.

Bene anche per gli altri equipaggi della Squadra che però hanno pagato qualche incertezza nella nuova Classe: Margherita Pezzella e Alessandro Mattiello (38° assoluti con un 27° posto nella prima regata), Adele Ferrarini e Manuel Giordano (47°) e Manuel Scacciati con Leonardo Giovannini (53° a causa di due Dnc).

Da giovedì 18 a domenica scorsa, infatti, oltre cento equipaggi delle Classi 420 e 470 provenienti da otto Paesi (Brasile, Francia, Germania, Polonia, Spagna, Svizzera, Turchia e Italia) si sono sfidati nelle acque di Sanremo nella Regata Internazionale "420 & 470 The Carnival Race", tradizionale appuntamento ben organizzato dal locale Yacht Club e inserito nel Circuito Eurosaf che prevede quattro manifestazioni in quattro differenti Paesi Europei.

Questo evento si è sempre svolto

a Marina degli Aregai ma quest'anno, per aiutare l'economia locale, il direttivo dello YCS ha deciso di far svolgere la regata a Sanremo grazie alla collaborazione della Marina di Portosole e del Comune che ha concesso spazi e permessi per sistemare imbarcazioni e mezzi di trasporto.

Una vera festa in mare per i giovani velisti, un grande impegno per lo YCSanremo che ha confermato la sua proverbiale ospitalità e organizzazione anche in un periodo così complicato, ma solo tre le regate (sulle 11 previste) portate a termine regolarmente dagli equipaggi 420 a causa delle condizioni meteo marine avverse e del vento troppo forte o troppo debole.

Le affermazioni delle Squadre Optimist e 420 e l'impegno di tutti i giovani velisti, oltre a riempire di orgoglio, stanno quindi premiando il lavoro svolto in questi anni e confermando la validità della Scuola Vela Mankin che, oltre a creare un ricambio generazionale nella Vela, si propone di essere un volano per il turismo versiliese e di insegnare ai giovani non solo ad andare in barca ma anche ad amare e rispettare il mare, il lago e il territorio.

ne potranno svolgere più di tre al giorno (previsto uno scarto dopo la quarta disputata). La qualificazione al Campionato Italiano Assoluto Vela d'Altura sarà conseguita con almeno due regate valide disputate. Sabato pomeriggio, al termine delle regate, se consentita dalle norme anti Covid-19, ci sarà la tradizionale spaghettonata per gli equipaggi mentre la premiazione conclusiva si svolgerà domenica

alle ore 18. Le barche partecipanti saranno ospitate gratuitamente dal CNVersilia e dalla LNI Viareggio all'interno del Porto di Viareggio dall'11 al 16 marzo.

Tutte le attività si svolgeranno secondo le disposizioni in materia di contrasto e contenimento della diffusione del Covid-19 emanate dalla FIV, alle quali i partecipanti dovranno attenersi. Il bando della 46° Coppa Carnevale-Trofeo Città

di Viareggio è scaricabile dal sito www.clubnauticoversilia.it e dalla pagina Facebook del Club Nautico Versilia, mentre le Istruzioni di Regata saranno pubblicate anche sulla notice board dell'App My Federvela dalle ore 17.30 di venerdì 12 marzo. Non è prevista la distribuzione cartacea di alcun documento né la sua esposizione ad un albo.

CON L'ADESIONE DI CINQUE GRANDI CANTIERI NAVALI DEL TIRRENO

A Viareggio il Campus per professioni dello yachting

La Fondazione ISYL inaugura la nuova sede nella splendida Villa Borbone, gioiello del patrimonio comunale



Nelle foto: Gli studenti ISYL in cantiere e la Villa Borbone, nuova sede della Fondazione ISYL.

IN PROGRAMMA DAL 13 E 14 DEL MESE IN CORSO

Regata Carnevale a Viareggio



VIAREGGIO – Manca poco più d'una settimana al tradizionale appuntamento riservato alla Vela d'Altura che aprirà ufficialmente la stagione agonistica 2021 del Club Nautico Versilia: quello del 13 e 14 marzo, infatti, nella massima sicurezza e nel pieno rispetto delle disposizioni relative alla situazione epidemiologica, sarà un week end di grande Vela per le imbarcazioni ORC International, ORC Club, Gran Crociera e IRC che, nello specchio acqueo antistante il porto viareggino, saranno protagoniste della XLVI Coppa Carnevale - Trofeo Città di Viareggio e Coppa Carnevale Gran Crociera, organizzata dal Club Nautico Versilia con la Lega Navale Italiana sez. di Viareggio, in accordo con la FIV e l'Uvai e con il prezioso supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio.

Questa edizione non sarà solo la perfetta occasione per ritornare a regatare, divertendosi e conferman-

do i valori in campo, ma assumerà un'importanza ancora maggiore in quanto la Coppa Carnevale 2021 è stata classificata Regata Nazionale (e pertanto consentita in conformità con quanto previsto dal DPCM del 14/01/2021 all'art. 1, comma 10, lettera e) valida quale prova di qualificazione al Campionato Italiano Assoluto di Vela d'Altura. La manifestazione sarà anche valida per il Trofeo Armatore dell'anno 2021.

Alla Coppa Carnevale-Trofeo Città di Viareggio, parteciperanno le imbarcazioni classificabili come Regata o Regata/Crociera con valido certificato di stazza ORC International o ORC Club e comprese tra le Classi 0 e la classe 5. Per la Coppa Carnevale Gran Crociera, invece, regateranno le imbarcazioni Gran Crociera in possesso delle caratteristiche indicate sul Bando di Regata e di valido certificato di stazza ORC International o ORC Club.

"Venerdì 12 marzo dalle ore 11

alle ore 18 sono previsti il perfezionamento delle iscrizioni e gli eventuali controlli di stazza. Si ricorda che le iscrizioni dovranno essere effettuate esclusivamente online tramite l'applicazione MyFedervela o il sito Federvela al link www.iscrizionifiv.it entro le ore 17 di mercoledì 11 marzo. Per motivi organizzativi e di ormeggio, è gradita la pre-iscrizione da effettuarsi entro le ore 18 del 2 marzo: in questo caso, l'armatore beneficerà della riduzione del 15% della tassa d'iscrizione - ha spiegato il Direttore Sportivo del CNV Danilo Morelli -. Sabato mattina, dopo il briefing presso il CNVersilia (ore 9, se consentito dalle norme anti-Covid in vigore), prenderanno il via (ore 11 e a seguire partenza Gran Crociera) le prime prove che proseguiranno anche nella giornata seguente (partenza ore 10 e a seguire partenza Gran Crociera). Sono previste un massimo di cinque regate disputate su percorso bolina-poppa e non se

VIAREGGIO – Sarà inaugurata entro questo mese di marzo la nuova sede della Fondazione ISYL (Italian Super Yacht Life) ospitata nella splendida Villa Borbone, una delle più belle e prestigiose dimore storiche che compongono il patrimonio culturale del Comune di Viareggio.

Nel complesso monumentale, edificato nel 1821 per la duchessa di Lucca Maria Luisa di Borbone che si trova tra Viareggio e Torre del Lago Puccini immersa nel verde del parco della Macchia Lucchese, saranno ospitati uffici e segreteria per gli studenti, aule dedicate alle lezioni, laboratori, sala convegni e altri spazi destinati alla fruizione di insegnanti e alunni.

Grazie all'Amministrazione comunale di Viareggio che ha messo a disposizione della fondazione, in comodato d'uso, alcuni parti della villa, Viareggio, tra i primi distretti nautici al mondo per produzione e know-how, trova un completamento dotando la città di un campus per l'alta istruzione, su modello dei college anglosassoni, con particolare riguardo al settore dei servizi, del management e della costruzione di yachts. In aggiunta alla nuova sede logistica di Villa Borbone, è già in essere, da tempo, il Villaggio ISYL (a Nord della città) con gli alloggi per gli studenti fuori sede.

«La nuova sede, in un complesso così prestigioso, segna per ISYL il raggiungimento di un traguardo importante ed un riconoscimento delle potenzialità dell'istituto che, in questi sei anni, - sottolinea Vincenzo Poerio, presidente - ha lavorato con tutti i partner e gli enti di fondazione affinché fosse compresa e si radicesse l'idea che la cultura e la formazione sono determinanti per intraprendere professioni e carriere nel mondo dello yachting, soprattutto per le nuove generazioni che, con competenze sviluppate e educate, potranno competere e trovarsi a proprio agio in qualsiasi contesto internazionale. Ringrazio l'Amministrazione Comunale di Viareggio che ha colto l'importanza e ha dato disponibilità affinché, proprio nella città conosciuta per la nautica in tutto il mondo, si potesse concretizzare un progetto così ambizioso».

La Fondazione ISYL è affiancata nella costruzione dei percorsi di formazione da cinque cantieri navali (Azimut/Benetti Group, Cantieri Navali Codecasa, Overmarine

Group, Perini Navi e Rossinavi) che si sono resi parte attiva nella preparazione tecnica specifica dei giovani per contribuire alla crescita del settore. Costituita nel 2015 e presieduta dal manager Vincenzo Poerio, ISYL nasce nel distretto di Viareggio, cuore della nautica toscana e mondiale, grazie ad un progetto di NAVIGO, società di innovazione e sviluppo della nautica, con l'obiettivo di organizzare corsi di formazione altamente professionali per le future generazioni del settore.

Enti fondatori sono: Istituti tecnici superiori toscani (I.I.S. "Galilei - Artiglio" Viareggio - Capofila, I.I.S.S. "Buontalenti Cappellini Orlando" Livorno, ITIS "Leonardo da Vinci" Pisa, I.S. "E. Barsanti" Massa, I.S.I.S.R. Del Rosso G. Da Verrazzano Porto

Santo Stefano), Consorzio Formetica Lucca, Confindustria Toscana Nord, Navigo S.c.a.r.l. Viareggio, Umana s.p.a. Venezia, ISTI - CNR Roma, Provincia di Pisa, Provincia di Lucca, Fondazione Campus Studi del Mediterraneo Lucca. Fanno parte della fondazione anche i seguenti enti partecipanti: Sophia soc. consortile arl Firenze, ISI Sandro Pertini Lucca, ISI Marconi Viareggio, Terminal Darsena Toscana, Interporto Toscano A. Vespucci, Toscana Formazione srl Grosseto, Compagnia portuale di Livorno soc. coop. Livorno, Studio Sgro Viareggio. La Fondazione è supportata dall'associazione di comandanti di superyacht Italian Yacht Masters di Loano, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca e dalla Fondazione Banca del Monte di Lucca.

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



PRESENTATI I PROGETTI DI DECARBONIZZAZIONE ALLO STUDIO

Transizione energetica con il ruolo del RINA

Tra le priorità analizzate nel webinar dedicato: la filiera dell'idrogeno, la carbon capture e la crescente quota di energie rinnovabili



Paolo d'Amico

GENOVA – Un importante evento nel campo della sostenibilità ambientale si è svolto nei giorni scorsi sul tema "Il ruolo del RINA nella ricerca, innovazione e progetti sulla decarbonizzazione". Organizzato dalla multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, al webinar hanno assistito diversi stakeholder che operano nell'ambito

dello shipping, tra cui diversi esponenti del CdA del Registro Italiano Navale, ente privato senza fini di lucro e socio di riferimento di RINA S.p.A. che proprio nel 2021 festeggia 160 anni dalla sua fondazione.

Nel corso dei lavori sono stati presentati il posizionamento strategico del RINA sulla decarbonizzazione nonché le iniziative industriali e i progetti di innovazione e ricerca in cui l'azienda è impegnata a livello nazionale ed europeo.

In virtù della grande attualità di questo tema anche nel settore marine, gli esperti RINA hanno trattato l'evoluzione degli scenari energetici in vista degli obiettivi europei Horizon 2030-2050. In particolare, i partecipanti si sono confrontati sulle fonti per la produzione di energia e sulla sostituzione di quelle di origine fossile con quelle rinnovabili, sull'utilizzo dell'idrogeno e dell'ammoniaca come vettori energetici, sui sistemi

di "carbon capture" e sull'impatto dell'aumento delle quote di energia proveniente da fonti rinnovabili sulla filiera dell'idrogeno.

Paolo d'Amico, presidente del Registro Italiano Navale, ha così commentato a margine dei lavori: «La decarbonizzazione e la digitalizzazione saranno i driver principali che guideranno i movimenti del settore dell'energia negli anni a venire. Come Registro Italiano Navale vogliamo giocare un ruolo attivo e fattivo in questa evoluzione.

RINA fornisce un'ampia gamma di servizi nei settori Energia, Marine, Certificazione, Real Estate e Infrastrutture, Mobilità e Industry. Con risultati attesi per il 2020 pari a 485 milioni di euro, oltre 3.900 risorse e 200 uffici in 70 paesi nel mondo, RINA partecipa alle principali organizzazioni internazionali, contribuendo da sempre allo sviluppo di nuovi standard normativi.

dell'evento il nostro amico e stimato giornalista Antonio Fulvi, direttore della Gazzetta Marittima, nonché rappresentante a Livorno di Marevivo. Dettagli per il collegamento: Evento Marzo Web con Marevivo Lunedì

8 mar 2021 18:15 - 19:30 (CET). Partecipa alla mia riunione da computer, tablet o smartphone. <https://global.gotomeeting.com/join/862072469>. Puoi accedere anche tramite te-

lefono. (Per i dispositivi supportati, tocca un numero one-touch sotto per accedere immediatamente.) Italia: +39 0 230 57 81 80 - One-touch: tel: +390230578180, 862072469# - Codice accesso: 862-072-469.

CON IL RISCHIO DI SANZIONI PER PESCA ABUSIVA

Occhio ai ricci!

Ad Olbia "beccato" un pescatore con oltre 500 esemplari, subito rilasciati dalla Guardia Costiera



Nella foto: I ricci tornano in mare.

OLBIA – Durante gli ordinari controlli messi in campo dagli uomini della Capitaneria di Porto Guardia Costiera di Olbia, coordinati dal direttore marittimo del nord Sardegna capitano di vascello Giovanni Canu, un nucleo di ispettori Pesca ha

sorpreso nelle acque antistanti Punta delle Saline (Comune di Olbia) un pescatore di frodo intento nel prelievo non autorizzato di ricci di mare.

Dopo un breve appostamento il pescatore di frodo è stato bloccato sulla battigia con oltre 500 ricci di

mare (Paracentrotus lividus). Il personale della Capitaneria ha provveduto ad elevare il relativo verbale amministrativo procedendo inoltre al sequestro del pescato per violazione delle normative regionali in vigore.

La suddetta normativa regionale consente infatti la pesca del riccio di mare esclusivamente ai pescatori professionali, con precise modalità indicate nel Decreto della Regione Autonoma Sardegna volte a salvaguardare lo stock ittico della specie. Occhio perché anche in altre aree costiere il prelievo è regolamentato, sia per stagione che per numero.

L'attività degli uomini della Capitaneria ha permesso di evitare un prelievo sconsiderato - dice una nota della Capitaneria - da parte di abusivi che causano un depauperamento delle colonie. A tal proposito è stata verificata la vitalità del pescato che è stato restituito al proprio habitat mediante la reimmissione in mare all'interno dell'Area Marina Protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo.

L'operazione posta in essere va inquadrata nella più ampia serie di controlli ambientali e sulla filiera ittici posti in essere quotidianamente dal personale della Capitaneria di Porto di Olbia al fine di reprimere eventuali altre attività illecite e proseguirà nelle prossime settimane per garantire la tutela della salute pubblica e della fauna marina.

ANCHE PER FAR FRONTE ALLE RESTRIZIONI AMBIENTALI DEL TIROLO

Per la Gruber Logistics cento IVECO a GNL

BOLZANO – IVECO ha firmato un accordo per la fornitura di cento IVECO S-Way LNG all'azienda altoatesina Gruber Logistics, una delle realtà logistiche più innovative e di successo di tutta Europa, attraverso la sua concessionaria di zona di riferimento, Gasser Srl di Bolzano. La consegna dei cento veicoli è prevista - in diverse tranche - entro la fine dell'anno.



obiettivi fissati dall'Unione Europea in materia. Inoltre, l'area geografica che ospita la sede storica dell'azienda, è al centro di un intenso dibattito sul tema ambientale, che ha portato l'Assemblea del Tirolo ad adottare

importanti provvedimenti tesi a limitare l'impatto dell'azione inquinante dei mezzi pesanti nel tratto del valico del Brennero.

In quest'ottica, i veicoli IVECO S-Way LNG sono stati la scelta naturale per il cliente, che ha trovato nei pesanti stradali del brand IVECO quella sostenibilità - ambientale ed economica - di cui necessitava, senza rinunciare a prestazioni elevate. Il veicolo, infatti, è supportato da una tecnologia progettata per determinare una significativa riduzione dei consumi e dell'azione inquinante - con un 90% in meno di NO₂, il 95% in meno di PM e, qualora venga impiegato il biometano, il 95% in meno di CO₂ rispetto alle equivalenti versioni diesel.

Prospettive occupazionali della green economy

Economia circolare: riparabilità, recupero e acquisti verdi le attività più promettenti



BOLOGNA – La riparabilità, il recupero e gli acquisti verdi della Pubblica Amministrazione sono le attività dell'economia circolare che avranno maggiore possibilità di sviluppo nel prossimo futuro. Questa notizia di grande interesse per lo sviluppo sostenibile del nostro Paese emerge da una recente indagine di Legambiente e Green Factor finalizzata a monitorare l'impatto socio-economico della pandemia da Covid-19 sulle professioni legate all'economia circolare, indagine che è stata condotta nel nostro Paese all'indomani del primo lockdown su un campione rappresentativo di operatori dell'economia circolare. A darne evidenza è l'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), che sottolinea come questa sia una notizia particolarmente importante anche per l'industria dei pneumatici ricostruiti, da sempre esempio perfetto di economia circolare e al centro delle strategie di riuso, di recupero e di rigenerazione dei materiali.

tori interpellati nell'indagine è stato chiesto di assegnare un punteggio, in una scala da 1 a 100, alle attività

dell'economia circolare ritenute di maggior sviluppo nei prossimi anni. Arcevere il punteggio più alto (86,7) sono stati i settori della riparabilità e del recupero dei beni e degli acquisti verdi della Pubblica Amministrazione (noti anche come GPP - Green Public Procurement). Punteggi alti sono stati attribuiti anche ai settori degli scarti alimentari (85,8), del riuso (82,5) e dell'edilizia (80). Più distanziati in graduatoria, sotto quota 80 punti, ci sono invece i settori della manutenzione e dell'installazione di macchinari ed impianti industriali (78,3), della sharing economy (77,5), dei servizi alla persona (74,2) e di altri indicatori di sostenibilità (73,3).

CON IL PROPELLER CLUB PORT OF LEGHORN

Marevivo e la Festa della Donna

Lunedì 8 marzo il racconto della balena di Sorrento con la presidente della Onlus Rosalba Giugni



Rosalba Giugni



la presidente del propeller livornese Gloria Giani Pollastrini - la presidente dottoressa Rosalba Giugni della onlus Marevivo che attraverso immagini, fotografie e video ci racconterà la sua esperienza e le sue battaglie, incluso un brutto episodio avvenuto qualche tempo fa a Sorrento con la morte di una grande balena, che trasmetteremo anche per enfatizzare quale sia la indifferenza umana".

"Il giorno scelto per l'incontro, lunedì 8 Marzo, è una data che non a caso è stata voluta da me e dalla pre-

sidente Giugni - scrive ancora Gloria Giani Pollastrini - in quanto coincide con la Festa della Donna per cui per noi un gradevole gesto per festeggiare questa ricorrenza parlando proprio di quell'elemento fondamentale che, se pur in maniera differente, da anni ci accomuna: il MARE".

L'incontro avrà luogo, come i tempi adesso costringono, sul portale GoToMeeting con il titolo "36 anni di Salvaguardia del Mare: al web del Propeller incontriamo Marevivo e la sua presidente". Moderatore

ANCHE I MOTORI FUORIBORDO MEDI

Sempre più elettrici

STARNBERG – Nata in Germania con i primi prototipi di piccolissima potenza, adatti più che altro a spostare la prua delle barche da pesca senza far rumore, la Torqeedo - che fa parte del Deutz Group - ha sviluppato fuoribordo elettrici che stanno vivendo una stagione di grande rilancio grazie a potenze medie e alte, adatte alla nautica da diporto rispettosa dell'ambiente. Insieme ai suoi motori, l'azienda commercializza anche batterie elettriche di grande capacità e sistemi di comando wireless molto avanzati.

Come altre marche sia orientali sia statunitensi, Torqeedo oggi è di grande affidabilità ed ha concessionari in buona parte dei paesi europei, Italia compresa. In Italia sta anzi sviluppando una rete di assistenza che guarda lontano, anche perché i suoi motori hanno ormai potenze che possono superare i 100 cv.



Nella foto: Uno dei "piccoli", il 10 cv.



NAZIONI UNITE: HACKATHON INTERNAZIONALE

Vince la squadra di studenti dell'Università del Salento

LECCE - La squadra studentesca dell'Università del Salento ha vinto l'hackathon internazionale per i 50 anni dell'International Computing Center delle Nazioni Unite "Data for Good: UNICC global hackathon": Chiara Rucco ed Enrico Coluccia del corso di laurea di "Computer engineering", Giulia Caso e Gianmarco Girardo del corso di "Management engineering" e Riccardo Caro del corso di "Management digitale", assieme a Francesco Russo (Università di Roma "La Sapienza") e Marco Greco (Politecnico di Torino) aggiunti come studenti "esterni", coordinati dai docenti UniSalento Antonella Longo e Gianluca Elia, hanno realizzato un modello predittivo sui movimenti dei rifugiati che ha convinto la giuria.

"La gara, iniziata lo scorso 16 febbraio, prevedeva l'analisi dei dati di una delle tre challenge proposte: "Covid-19 open challenge", un modello predittivo per la dislocazione dei rifugiati, la visualizzazione dei dati per il 75mo anniversario delle Nazioni Unite", spiega la professoressa Antonella Longo, "con un risultato da produrre in 24 ore. All'hackathon hanno preso parte 54 università da tutto il mondo; per l'Italia si sono candidate la nostra Università, il Politecnico di Milano e il Politecnico di Bari. Il team vincitore ha scelto come nome "Heel of The Boot" e ha concorso per il tema rifugiati, producendo un elaborato che è visibile su YouTube.

Il modello scelto ha predetto, per il 2024, le nazioni di provenienza dei migranti che potrebbero ottenere lo



Nella foto (da sx): Riccardo Caro, Giulia Caso, Enrico Coluccia; Gianmarco Girardo, Marco Greco, Chiara Rucco; Francesco Russo.

status di rifugiato, dei richiedenti asilo e di coloro che potrebbero doversi ricollocare all'interno di una nazione. I risultati della predizione sono in linea con l'attuale situazione geopolitica mondiale, ma il modello ha predetto anche un potenziale flusso di rifugiati provenienti dalla Svezia. Questo risultato è stato apprezzato dalla giuria, in quanto il modello elaborato ha evidenziato un

aspetto non direttamente riferibile dallo scenario attuale.

Gli studenti vincitori parteciperanno alle manifestazioni per il 50mo anniversario della fondazione dell'International Computing Center delle Nazioni Unite.

Video su YouTube: <https://youtu.be/K4ji6vOEgwk>.

Pagina web del progetto: <http://heeloftheboot.webflow.io/>.

DALLO STUDIO DELLA CAMERA DI COMMERCIO DELLA MAREMMA E TIRRENO

Economia nel livornese: dove ha colpito il Covid



Riccardo Breda

LIVORNO - Dallo studio presentato nell'ambito della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, il sistema produttivo locale di Livorno non spicca, nel contesto regionale, per vocazione manifatturiera, quella più colpita alla pandemia Covid. Almeno fino all'avvento del Covid-19 erano infatti impiegati nella industria del territorio non più di 15 addetti ogni 100, al netto di istruzione, sanità e agenzie di somministrazione. In Toscana la medesima proporzione è di 26 addetti ogni 100. Tuttavia nel territorio livornese tre comparti assumono rilevanza: il primo è quello relativo alla produzione di mezzi di trasporto, ed in particolare alla fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli; il secondo è rappresentato dalla metalmeccanica ed il terzo è

il segmento delle raffinerie di petrolio. I primi due settori, assieme, assorbono il 46% degli addetti dell'industria.

Tali comparti sono stati ovviamente colpiti dalla recessione. Tuttavia, le prime stime disponibili indicherebbero una caduta della produzione industriale dell'area inferiore a quella regionale, cui si associa una caduta di occupazione dipendente che mantiene una dimensione contenuta a causa dei provvedimenti del governo. Ma la vera novità della crisi attuale è che, per la prima volta nella storia recente, sono stati particolarmente colpiti i settori del terziario ed è qui che si è perso il maggior numero di lavoratori. Tra questi occorre ricordare la logistica, in particolare quella di lungo raggio che coinvolge le attività del porto, che ha risentito del crollo sia dei traffici commerciali che di quelli turistici.

Tenendo conto di tutti questi elementi, il calo complessivo di quello di altre realtà dell'economia toscana, è tuttavia preoccupante anche perché aggrava una situazione che, nel periodo precedente la pandemia, aveva determinato lo stato di crisi di questa area. Il mercato del lavoro nel sistema locale di Livorno negli anni pre-Covid è infatti caratterizzato dal segno meno in tutti i settori. Fra il 2007 ed il 2019 il totale addetti diminuisce dell'11%,

con una flessione che raggiunge punte rispettivamente pari -49% nella metalmeccanica (prodotti in metallo, macchinari, apparecchiature) e -45% nelle costruzioni. Segno meno, fra il 2007 ed il 2019 anche per le due principali specializzazioni: la produzione di mezzi di trasporto, i cui addetti flettono del 6%, e la logistica (trasporti e magazzinaggio) in cui gli addetti calano del 9%.

In effetti il calo del reddito disponibile delle famiglie è stato alla fine di questo processo redistributivo ben più basso della caduta del PIL. Nonostante questi consumi sono calati assai più del reddito disponibile generando un incremento consistente del risparmio delle famiglie che, se in alcuni casi può rappresentare solo il rinvio della spesa ad epoche migliori (ne caso ad esempio dei beni di consumo durevole), in altri rappresenta una rinuncia definitiva a consumare (è il caso ad esempio delle spese per l'acquisto di servizi).

La novità più rilevante rispetto ad altre crisi del passato - conclude lo studio - è che anche molte attività del terziario hanno subito una caduta senza precedenti dei fatturati, coinvolgendo in modo particolare il lavoro autonomo. Si tratta di attività abitualmente caratterizzate da cicli economici - talvolta stagionali - ma abbastanza stabili per cui la novità di una crisi di queste dimensioni potrebbe essere per loro meno sostenibile.

IN CORSO UNA OPERAZIONE DI LARGA SCALA

Gli acquari di Genova diventeranno francesi?

Il passaggio di proprietà interesserebbe anche l'Acquario di Livorno



GENOVA - L'ha anticipato nelle scorse settimane un articolo su Il Sole-24 ore: la francese Looping Group, forte di alcuni fondi d'investimento tra i quali Mubadala, sta "pescando" in vari paesi

d'Europa per allargare il proprio network di parchi dei divertimenti e acquari. Avrebbe adesso nel mirino l'Acquario di Genova e in diretto collegamento anche quello di Livorno che fa parte della società della famiglia Costa, proprietaria. Nell'anno del Covid gli acquari in questione hanno registrato una perdita di quasi 10 milioni di euro, per il mancato ingresso di circa 700 mila visitatori. Gli acquari tra l'altro non hanno potuto ridurre in modo analoghe le spese correnti, perché gli animali nelle vasche devono essere nutriti ed accuditi e il personale è necessario anche per tutti gli interventi degli impianti.

Looping Group è attualmente presente in sette paesi europei anche con impianti di zoo e parchi tematici.

IN UN ANNO DIFFICILE PER LA LOGISTICA MONDIALE

Raben Group, le sfide vinte



Nella foto: La sede del Gruppo.

MILANO - La situazione dello scorso anno - scrive un report del Gruppo Raben - richiedeva che l'intero settore della logistica fosse flessibile e si adattasse rapidamente alle nuove condizioni in rapida evoluzione. L'obiettivo principale di Raben Group era da un lato proteggere i propri dipendenti e collaboratori e dall'altro garantire la continuità delle operazioni e fornire servizi al massimo livello possibile.

Raben Group ha chiuso il 2020 con ricavi pari a 1.26 miliardi di euro. I

principali settori serviti dall'azienda sono stati:

- alimentare (30%);
- tecnologie di consumo (21%);
- automobilistico (17%);
- vendita al dettaglio (12%);
- prodotti chimici (11%);
- beni di largo consumo non alimentari (9%).

Nella rete logistica europea, il Road Network ha rappresentato la maggior parte dei servizi forniti (66%), seguito dalla Contract Logistics (13%), FTL (8%), Fresh Logi-

stics (8%), Lead Logistics Provider (4%) e infine Sea & Air (1%).

"L'anno 2020 è stato pieno di sfide. Quanto accaduto nel mercato dei trasporti in questo periodo - scrive una nota del gruppo - avrà un impatto significativo non solo nel 2021, ma anche negli anni successivi. La pandemia ha cambiato la realtà aziendale di ogni azienda presente sul mercato. Il nostro compito è stato quello di mantenere la continuità aziendale non solo nostra interna ma, soprattutto, dei nostri clienti. Tutto il team - continua la nota - ha compiuto sforzi incredibili affinché i servizi di logistica e trasporto non si fermassero e i clienti potessero quindi essere certi della consegna dei loro prodotti. Il 2020 è stato anche la più grande dimostrazione del nostro "People with Drive".

"Grazie all'impegno e alla passione per la logistica, le nostre persone sono state in grado di adattarsi rapidamente al nuovo ambiente di lavoro e affrontare con successo le sfide del 2020" - ha dichiarato Ewald Raben, ceo Raben Group.

NELLA STORICA ZONA DI LIVORNO

Quartiere Venezia: rifatto il ponte



LIVORNO - Si è concluso nei giorni scorsi l'intervento programmato dal Comune di Livorno di recupero e sistemazione del Ponte della Venezia.

Posto tra gli scali delle Ancore e scali delle Barchette/scali Ronsciano, il ponte attuale è stato realizzato nel 1951, al posto dell'antico ponte andato distrutto durante la guerra. La ricostruzione avvenne mantenendo la fisionomia a tre arcate del ponte ori-

ginale, con una più moderna struttura a trave continua in cemento armato su 4 appoggi, con le due luci delle arcate laterali di 9 metri ciascuna e la luce dell'arcata centrale di 15 metri. La larghezza complessiva del ponte è di metri 12,60, di cui 9 metri sono occupati dalla carreggiata e la parte restante dai due marciapiedi.

A causa di processi di carbonatazione subiti dai materiali edili, sulla struttura

del ponte negli ultimi anni erano state evidenziate numerose fessurazioni e distacchi del copriferro delle armature.

Inoltre, molti dei colonnini che sostengono la cimasa della spalletta erano mancanti o presentavano distacchi e rotture dovute a processi di ossidazione del ferro di armatura.

Per mettere in sicurezza e al contempo ridare decoro al Ponte, sono stati rimossi tutti i colonnini degradati, sostituiti da nuovi elementi in cemento armato con fibra strutturale polimerica ed armatura in acciaio inox. La cimasa della balastra è stata ripristinata con rasatura di malta cementizia fibrata.

La struttura portante, grazie all'utilizzo di una particolare piattaforma telescopica da 35 metri atta al lavoro "in negativo", è stata sottoposta ad un trattamento impermeabilizzante del calcestruzzo, mediante asportazione di tutte le porzioni di copriferro che presentavano fenomeni di distacco, trattamento protettivo dei ferri di armatura, applicazione di malte tixotropiche, trattamento finale protettivo anticarbonatazione e coloritura con vernici al quarzo.

È stato anche rimosso un palo antietidrico e inutilizzato che si trovava sul ponte, in prossimità del parapetto lato mare.

DALLA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

Operazione "Stop alla pesca illegale"



Nella foto: Materiale sequestrato.

LIVORNO - Militari degli Uffici Locali Marittimi di Vada e Cecina, sotto il diretto coordinamento della Capitaneria di Porto di Livorno, sono intervenuti in contrasto del fenomeno della pesca illegale che

nella costa livornese e in particolare modo in quella di Cecina e Vada sta diventando sempre più frequente.

I militari, a seguito di varie segnalazioni, sono intervenuti con l'ausilio di un mezzo nautico del Corpo

in merito a dei pescatori, sedicenti professionisti, intenti a pescare con un natante da diporto senza alcuna autorizzazione e con l'utilizzo di attrezzi per tale tipologia di pesca che nella fattispecie erano reti da posta di tipo "tramaglio". I trasgressori sono stati identificati e verbalizzati con una sanzione amministrativa di euro 2.000, sequestro del pescato e dell'attrezzatura utilizzata (circa 800 metri di reti da posta) per violazione di norme nazionali e comunitarie in tutela della risorsa ittica. L'attività dei militari - ricorda una nota -, si configura nei compiti d'Istituto che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, svolge per il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali a tutela della risorsa biologica e si colloca tra gli obiettivi principali della Guardia Costiera. Simili attività proseguiranno anche nei prossimi giorni con l'intento di tutelare tutti coloro che agiscono nel pieno rispetto delle regole.

CON LA FIRMA DEL NUOVO CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO

Portuali, 110 euro d'aumento



ROMA – “Si è concluso la settimana scorsa il percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale

dei lavoratori dei porti che avrà validità dal 1° gennaio 2021 sino al 31 dicembre 2023”. Ne hanno dato

notizia i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi, spiegando che: “è un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20 mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato più un'una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020”.

Malorgio, Pellicchia e Tarlazzi hanno concluso: “La firma del contratto è importante per l'intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell'intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia”.

CON OLTRE 250 ADDETTI IN COLLEGAMENTO

Yachtmaster di Benetti: due giorni in phygital

Tutti i temi trattati con i comandanti e gli equipaggi dei superyachts - Le nuove tecnologie e l'ospitalità



Nella foto: Il saluto di Marco Valle.

VIAREGGIO – Lo Yachtmaster, l'evento di Benetti dedicato a capitani, equipaggi e a tutte le figure professionali coinvolte nel ciclo di vita di un superyacht, giunto alla 21esima edizione, si è svolto il 18 e il 19 febbraio scorsi in modalità

phygital. Su una piattaforma virtuale creata ad hoc in collaborazione con Live Forum, si sono collegate più di 250 persone per assistere agli incontri online, ai seminari e ai workshop in programma. Il nuovo format interattivo ha riscontrato un grande successo e grazie al Virtual Trade Show le aziende partner dello Yachtmaster hanno potuto presentare i propri prodotti e dialogare in tempo reale con gli ospiti. I partecipanti hanno potuto fissare, oltre la chiusura dello Yachtmaster, e cioè fino al 23 febbraio, appuntamenti con i responsabili delle diverse aziende.

Il tema principale di questa edizione, moderata dal noto influencer David Seal, sono stati i Next Generation Yachts, imbarcazioni ad alto contenuto tecnologico ed esempio di eccellenza del design.

La manifestazione si è aperta con un discorso di benvenuto di Giovanna Vitelli, vice presidente del Gruppo Azimut Benetti, che ha sottolineato l'importanza nel panorama della nautica di un evento come lo Yachtmaster in grado di creare un dialogo aperto tra tutti i protagonisti dello yachting e il Cantiere. Dialogo che si traduce in una continua ricerca verso l'eccellenza, così come da tradizione Benetti, e in un legame più stretto anche con gli armatori visto che l'80% sono clienti affezionati al brand. A seguire, Benedetta Moreno, Azimut Benetti marketing director, dalla Museum Lounge di Benetti, ha raccontato l'ultracentenaria storia del Cantiere ripercorrendone gli aneddoti più glamour e svelando i cimeli storici conservati a Livorno. Tra le testimonianze più significative la celebrità raggiunta dagli yacht Benetti negli anni '60, quando diventarono simbolo di eleganza e raffinatezza del Made in Italy e

venivano usati dalle più importanti famiglie reali europee, come i Ranieri di Monaco, ma anche da star del cinema e della musica come David Bowie.

Dopo una breve introduzione alle novità della flotta Benetti da parte di Toby Walker, area sales manager Benetti, si è svolto l'incontro “The impact of IMO TIER III on the Benetti fleet” che ha visto Gilberto Francesini, project manager del dipartimento R&S di Benetti, Stephen Lyons, sales director di Premier Chemicals e partner Giorgio Gallo, RINA head of Italy & South France Yachting Excellence Center, Ivan Goldstaub, account manager di CGT Power System e Carlo Bertoglio, head of HUG Engineering Italia, approfondire il tema della normativa internazionale IMO TIER III sull'abbattimento delle emissioni inquinanti nel diporto che dal 2021 è estesa agli yacht di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate per le aree comprese nella zona Eca (attualmente, i mari del Nord America e dei Caraibi, oltre al Baltico e al mare del Nord e prossimamente, il Mediterraneo e i mari dell'Estremo Oriente).

Marco Valle, ceo del Gruppo Azimut Benetti, è intervenuto a fine incontro per celebrare il varo in diretta di un nuovo custom yacht Benetti di 65 metri e dare il suo personale punto di vista su come si stia evolvendo il mondo dello yachting, oggi sempre più sensibile ai temi legati alla sostenibilità.

Nel pomeriggio, due workshop tenuti da Benetti con i partner CGT Power System, HUG Engineering, Lusben e RINA, e il superyacht captain Dario Savino, hanno approfondito temi relativi al retrofit con focus sui filtri SCR e DPF e alla certificazione dei materiali nocivi a bordo degli yacht. Un terzo workshop con il partner Seastema ha illustrato le migliori raggiunte dai sistemi di navigazione e dalle plance di comando con il contributo del panelist Team Italia che ha mostrato i risultati ottenuti a bordo di alcuni dei più famosi yacht Benetti come il giga yacht IJE 108 metri di lunghezza e Spectre, 69 metri.

In contemporanea, due workshop dedicati alle stewardess hanno affrontato l'ospitalità di bordo sperimentando gli effetti rilassanti del tè con una degustazione curata dal “tea sommelier” Domenico Gradia e il benessere legato ai prodotti al 100% ecologici realizzati in Toscana.

Protagonista della mattina della seconda giornata insieme a “Luminosity” è stato poi il Benetti B.Yond, nuova generazione di Expedition yacht pensata per ottenere un ridotto impatto ambientale con un sistema di propulsione ibrido sviluppato da Siemens per Azimut Benetti. Federico Lantero, Azimut Benetti product marketing and communication director, ha accompagnato gli ospiti in un tour a bordo del Benetti B.Yond 37M attualmente in

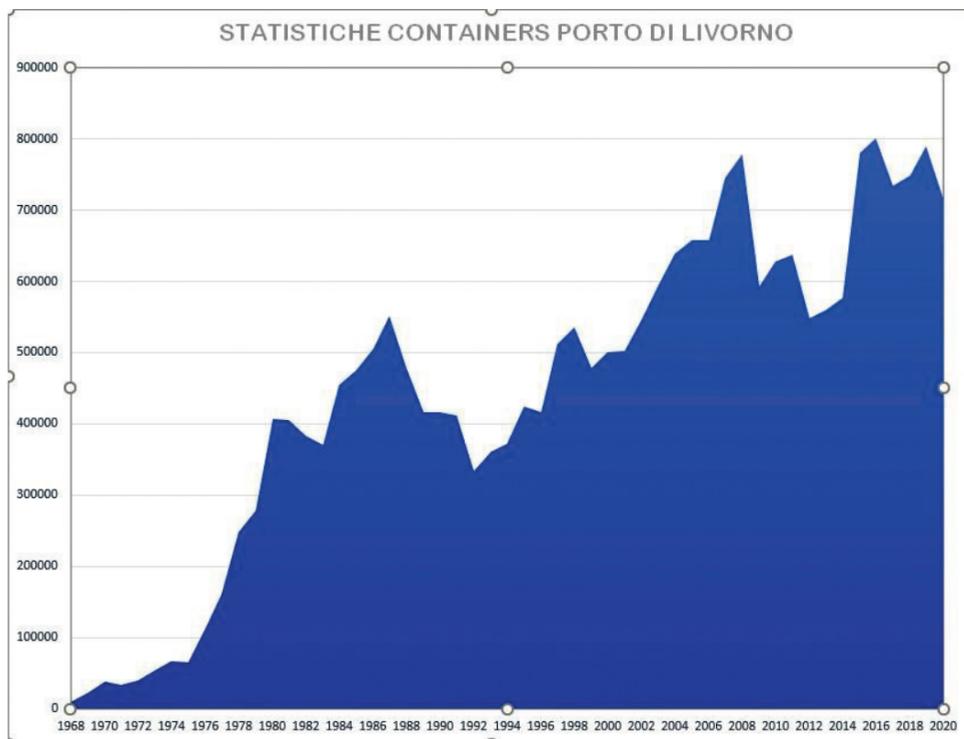
costruzione a Livorno introducendo così l'incontro “Yacht Propulsion Systems: Present & Future” mediato da David Seal durante il quale Marco Coiatelli, Benetti Custom Basic & Executive design manager, ha presentato un'analisi sui pro e contro dei sistemi di propulsione dei due yacht: tradizionale, diesel-elettrica, ibrida, elettrica. Hanno partecipato i partner Antonio

Spadoni, general manager – BU Systems and Foreign Market di Seastema e Antonio Lucci, business manager Decarbonization Group del Rina affiancati da Thomas Hackman, business development manager di ABB Marine & Ports, Norberto Barlocco, solution engineering manager di Siemens e Robert Van Tol, executive director di Water Revolution Foundation.

La manifestazione si è conclusa con un discorso di saluto da parte di Benedetta Moreno e David Seal, seguito da uno spettacolo di live comedy con Jim Jefferies, comico, attore e scrittore di origini australiane che, con il suo inconfondibile stile, ha ironizzato sui momenti di vita quotidiana raccogliendo spunti dalle interazioni con i partecipanti collegati in diretta.

IN UN GRAFICO CHE PARTE DAL 1968, POCODOPO L'INVENZIONE DEL CONTAINER

La storia dei TEUs a Livorno



LIVORNO – I traffici container nel porto di Livorno, chiariti dal grafico che di due anni in due anni testimonia l'andamento dei TEUs fino al 2020, testimoniano meglio di ogni discorso l'andamento del comparto in relazione ai vari periodi dell'economia non solo nazionale. Vi si può leggere, per esempio, la conferma che Livorno è stato tra i primi porti italiani (e del Mediterraneo) a operare con i container, avendo registrato arrivi di questa tipologia fin dal 1968: non male, visto che il container ha esordito negli USA in via sperimentale solo nel 1965. La crescita successiva è stata pressoché continua, con un picco notevole nell'86

seguito da una brusca caduta nel '92. I traffici dei TEUs si sono poi di nuovo impennati ed hanno toccato il record nel 2016, per una breve caduta e quindi un ritorno in crescita nel 2018. A seguire il brusco calo dell'anno scorso per lo scoppio della crisi mondiale per il Covid.

In questo quadro generale i dettagli non ci sono: ma emergono dai dati dei due terminal che operano la quasi totalità dei container, il TDT e il Lorenzini&C. Il primo ha subito pesantemente la crisi mentre il secondo, grazie anche all'ingresso in forze del colosso MSC, ha registrato anche un aumento malgrado la pandemia.

Entrambi i terminal rimangono oggi condizionati dalla stretta davanti alla torre del Marzocco, che sia per la ridotta larghezza del canale, sia per la sua profondità, non consentono ad oggi passaggi di fullcontainers oltre un pescaggio prudenziale di meno di 11 metri. I lavori di allargamento e approfondimento del sito hanno avuto svariate interruzioni e sono ripresi da poco, con il risultato che il microtunnel per i cavi ENI - che condizionano profondità e larghezza - saranno finiti forse nel 2023. Meno di un anno prima dei lavori che gli ottimisti stimano partiranno per la Darsena Europa. A.F.

NELL'OTTICA DELLA CRESCITA DELL'IMPRENDITORIA FEMMINILE

Con “Women 2027” in digital: dieci punti per le donne UE

In collaborazione con Unioncamere due giorni di full immersion sui temi più attuali

TORINO – Un manifesto di dieci punti strategici da consegnare alle Europee, alle Istituzioni e alle imprenditrici di tutta Europa. Questo l'obiettivo che si è prefissata la seconda edizione di “Women 2027”, importante evento imprenditoriale che quest'anno si è svolto in versione “digital”. Il focus degli appuntamenti, tenuti giovedì e venerdì scorsi è difatti il binomio innovazione-business nell'ottica della crescita di un'imprenditoria femminile sempre più orientata alla nuova Programmazione Europea 2021-2027. L'incontro tra le Europee e le 100 imprenditrici italiane invitate, grazie anche alla presenza di professionisti di fundraising, è servito per fare networking e confrontarsi sul ruolo delle donne nel mondo imprenditoriale, sui loro modelli di business e sulle opportunità di eventuali collaborazioni future.

Il tutto senza dimenticare il racconto di best case e storie di imprese e imprenditrici che stanno creando nuovi approcci a soluzioni in materia di energia, clima, ambiente e sostenibilità, gestendo questo periodo legato al Covid con soluzioni innovative. La volontà degli organizzatori, infatti, è quella di arrivare a fornire



Nella foto: La professionista secondo il disegnatore Baldazzini.

un contributo concreto e di qualità alle aziende, con particolare attenzione a quelle al femminile, rispetto agli ultimi indirizzi strategici europei.

L'evento immersivo - subito sold-out e organizzato da “Donne Si Fa Storia” in collaborazione con le Unioni camerali di Lombardia, Veneto, Piemonte e Unioncamere Nazionale - si è sviluppato su due giornate. La prima, quella di giovedì dalle 14 alle 18, ha affrontato principalmente sui temi chiave per il prossimo futuro delle imprese “in rosa” (tra il nuovo bilancio EU 2021-2027 e gli strumenti straordinari come il fondo “Next Generation EU”), mentre venerdì dalle 9 alle 13 si sono svolti due interessanti superlab (EU Project Academy e Fintech Lab) e tre workshop, a sostegno dell'imprenditoria femminile. Si è parlato di rigenerazione urbana partecipata, strumenti finanziari per gestire le grandi sfide aziendali legate ad energia e ambiente, nuovi modelli di business culturali e Green Energy (con un focus specifico sugli sgravi fiscali da efficientamento energetico). Tutti temi dedicati a quelle imprenditrici che vedono oltre e che hanno il coraggio di innovarsi sempre, giorno dopo giorno.

MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **KATHERINE**
LIVORNO
08/03/21

mn. **OLIVIA**
LIVORNO
15/03/21

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

AEM
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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

“Eco Livorno” in Sintermar

generator e a 350 m² di pannelli solari. In più, sono dotate 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.

Finanza e capitali

Ratti (AS2 Advisory Solutions Private Limited) e Davide Maresca (Studio Legale Maresca), coordinati da Nicola Capuzzo (ShippingItaly), hanno analizzato e discusso dei nuovi scenari nei quali gli operatori del mondo marittimo-portuale si confrontano con il mondo della finanza tradizionale e alternativa e dei rischi ed opportunità posti dai nuovi strumenti finanziari. Alessandro Ferrari, DG Assiterminal, e Luca Sisto, DG Confitarma, nell'introdurre i lavori hanno sottolineato l'esigenza di una maggiore apertura al confronto tra gli operatori del cluster marittimo portuale per identificare soluzioni concrete e fattibili sulla base della conoscenza e delle esperienze pratiche di chi opera in questo settore.

Fincantieri, la crisi

delle unità cruise, sia pure con lo slittamento dei programmi produttivi: 7 unità cruise consegnate di cui 4 nel secondo semestre, in piena pandemia, inclusa la centesima nave da crociera costruita da Fincantieri, Enchanted Princess, per Princess Cruises, brand del gruppo Carnival. Gli altri risultati: nessuna cancellazione degli ordini e proseguimento del programma produttivo rimodulato a seguito del fermo delle attività nei cantieri italiani avvenuto nel primo semestre del 2020.

Q4 2020: confermata la performance operativa con ricavi, pari ad euro 1.657 milioni (escluse le attività passanti), ed EBITDA, pari a euro 114 milioni (+42% e +40% rispetto ai già positivi risultati del Q3).

Solida posizione patrimoniale: liquidità e linee di credito disponibili per euro 2,3 miliardi, sufficienti per fronteggiare le necessità finanziarie del Gruppo.

Carico di lavoro complessivo: 116 navi, con consegne fino al 2029, ed euro 35,7 miliardi, pari a 6,1 volte i ricavi, di cui soft backlog per circa euro 7,9 miliardi.

Ordini acquisiti pari a euro 4,5 miliardi per 18 unità di cui 5 militari e 2 per operazioni in campi colici marini. Consegnate 19 unità da 11 cantieri, di cui 7 cruise, incluse 2 expedition cruise, e 4 militari.

Creati in Italia oltre 500 posti di lavoro direttamente e 2.500 nell'indotto con l'incremento degli organici. Investimenti effettuati per euro 309 milioni: proseguono i lavori di efficientamento operativo nei cantieri italiani e nei cantieri esteri (Norvegia, Romania e Stati Uniti).

Andamento economico-finanziario.

Ricavi, pari a euro 5.191 milioni, escluse le attività passanti, -11% rispetto ai ricavi 2019 (euro 5.849 milioni). I ricavi scontano gli effetti Covid-19 con perdita di 3,2 milioni di ore di produzione (-20% rispetto alle previste) nei siti italiani del Gruppo e differimento del valore della produzione di euro 1.055 milioni.

Programmi dei principali operatori crocieristici: ripresa attività prevista per la tarda primavera 2021 e livelli di prenotazioni pari a quelli storici per la seconda metà del 2021.

È stata comprovata l'efficacia delle misure adottate a la salvaguardia della salute e sicurezza delle persone: mantenimento dei contagi al 4% fra tutte le persone impegnate nei cantieri e negli stabilimenti italiani del Gruppo e al 91% la soddisfazione del personale per l'impegno profuso.

Tra le iniziative strategiche il consolidamento nel settore militare in ambito nazionale ed internazionale.

Italia: nuove unità destinate alla Marina Militare italiana - due nuove FREMM e due sommergibili.

Europa: Naviris, JV paritaria con Naval Group, è operativa e prosegue nello sviluppo dei primi ordini ricevuti. Firmato, nei primi mesi del 2021, il MoU per il progetto European Patrol Corvette.

US: Fincantieri Marinette Marine è prime contractor nel programma FFG(X) per la US Navy. Il contratto prevede la costruzione dell'unità capoclasse e le opzioni per ulteriori 9 unità che, se esercitate, porteranno il valore del contratto a USD 5,5 miliardi e visibilità fino al 2035.

VARD entra in nuovi settori dell'industria marittima intraprendendo un percorso di crescita sostenibile:

Energie rinnovabili: proseguono gli ordini per unità di supporto alle attività in campi colici marini Unità unmanned: ordine per sviluppo e produzione di otto unità unmanned per servizi marittimi in USA e UK. Saranno predisposte anche per l'utilizzo di ammoniaca verde come combustibile Rafforzamento settore delle grandi infrastrutture e opere marittime oltre all'acquisizione di INSO e SOF, società attive nella costruzione di ospedali. Si ricorda, a riguardo, la costruzione del Ponte San Giorgio a Genova, consegnato in tempi record dalla controllata Fincantieri Infrastructure Fincantieri NexTech (ex INSIS), società di tecnologia avanzata dotata di competenze che spaziano dalla cybersecurity ai sistemi di sicurezza e telecomunicazione, ha firmato con Autostrade Tech, società del Gruppo Aspi, e IBM un accordo pluriennale relativo a un sistema di nuova generazione per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture autostradali italiane assemblea ordinaria degli Azionisti in unica convocazione in data 8 aprile 2021.

A margine della riunione del Consiglio Giuseppe Bono, amministratore delegato, ha commentato: "Nel 2020 la pandemia ha messo a durissima prova l'economia mondiale, senza risparmiare alcun settore, tanto meno la grande industria. In questo scenario abbiamo dimostrato una notevole capacità di risposta riprogrammando le nostre produzioni anche con la revisione dei processi organizzativi. I risultati del quarto trimestre consolidano il miglioramento già registrato in quello precedente come testimoniato dall'acquisizione di nuovi ordini per 4,5 miliardi di euro, dalla conferma del carico di lavoro complessivo che supera i 35 miliardi e dalle 97 navi con consegne fino al 2029. Possiamo quindi dirci molto soddisfatti della reazione del Gruppo, che grazie ai solidi rapporti con i clienti ha potuto consegnare 7 navi da crociera e ha conseguito successi importantissimi nel militare, a partire dalla storica commessa per le fregate della US Navy. Inoltre, sempre nel 2020, abbiamo continuato ad indirizzarci verso comparti ad alta tecnologia, cito per tutti quello delle infrastrutture con il nuovo ponte di Genova con il quale abbiamo dato prova delle nostre capacità di realizzare prodotti molto complessi nei tempi previsti." Bono ha poi concluso: "Di pari passo con i progressi attesi dal mondo scientifico in tema di cure e vaccinazioni, ci aspettiamo per l'anno in corso una crescita di oltre il 25%, garantita dall'elevato numero di ordini in portafoglio e un ritorno all'utile con il miglioramento della marginalità."

Ecco i nuovi sottomarini

costruzione di due nuovi sottomarini di ultima generazione, con una opzione per altri due esemplari. Si tratta dell'acquisizione da parte dell'Italia del programma New U212NFS e la commessa è di 1,35 miliardi di euro. I battelli saranno motorizzati con gli avanzatissimi sistemi a celle di combustibile con idrogeno.

I due primi esemplari dell'ordine saranno consegnati tra il 2027 e il 2029. Giuseppe Bono, ceo di Fincantieri, si è detto orgoglioso della nuova commessa e della stretta collaborazione con l'industria tedesca che ha sviluppato i progetti della classe U212 con queste ulteriori versioni all'altezza dei più sofisticati concorrenti per la difesa delle nostre coste e dei nostri traffici marittimi.

Molo Italia invece

stessa in modo da assegnarla in via definitiva alla Porto 2000 per il costruendo terminal delle crociere. In cambio ai portuali sarà assegnato il lato libero del molo Italia dove operare con i forestali e la cellulosa. Uno scambio, nella sostanza, cui avrebbe comunque dato il nulla osta (condizionato) anche il presidente dei portuali Enzo Raugeri.

Le osservazioni della consultiva hanno portato però a una proposta di rinvio perché - è stato detto - attualmente sono in corso i lavori di allargamento della strada di accesso al molo Italia e sarebbe opportuno e realistico aspettare che siano finiti prima dello scambio. Tantopiù che i lavori stessi dovrebbero finire entro un paio di mesi. Si vedrà dal Comitato di Gestione se il rinvio dello scambio - e quindi la concessione alla Porto 2000 - sarà o meno accolto. Per la Porto 2000 la liberazione dell'Alto Fondale è un tassello importante, pur nelle tante difficoltà del momento.

Partenariato: consultiva

indiscrezioni hanno libera corsa. E non è detto che non possa arrivare un outsider.

Prima di lasciare il timone, Corsini e Provinciali hanno comunque avviato una serie di provvedimenti, rimbalzati nei giorni scorsi sia nell'organismo di partenariato che in commissione consultiva. Pare che sia stato sanato l'assurdo di una tariffa dei rifiuti che era parificata tra Livorno e Piombino, riconoscendo a quest'ultimo porto un costo ridotto quasi del 50% vista l'entità anch'essa molto ridotta del traffico delle navi. Una recente delibera che imponeva tariffe uguali verrebbe dunque annullata o modificata, in vista di un bando da fare a giugno con il riconoscimento dello "sconto" già dal passato 1 gennaio.

*

Assai meno condiviso, in consultiva, un altro provvedimento proposto dall'AdSP, quello di modificare la parte del regolamento della stessa commissione eliminando la votazione e chiedendo ai singoli rappresentanti tempi più stretti - solo tre giorni, a quanto riferito - per dare risposte sui temi proposti. Secondo l'AdSP la commissione funzionerebbe in questo modo più rapidamente. Proposta bocciata perché è stato ricordato che in commissione i singoli sono in rappresentanza delle categorie: ed hanno quindi bisogno di tempo per riferire e consultare le categorie stesse. Dunque, velocizzare non si può. In quanto al regolamento esistente, perché modificarlo - ci si è chiesti - quando la gestione Corsini-Provinciali è agli sgoccioli? Ultimo colpo di coda contro chi ha salutato in chiave positiva il cambio della guardia o cosa altro?

E che dire dei concorsi per una nuova infornata, che erano stati sospesi per Covid e sono stati invece di fatto riaperti - malgrado ci dicano siano stati presentati alcuni ricorsi - con una commissione presieduta dal segretario generale di La Spezia Di Sarcina? Non sarebbe stato più opportuno - sottolineano in molti, specie all'interno di palazzo Rosciano e dipendenze - lasciare in mano la cosa agli ormai prossimi nuovi vertici dell'AdSP?

RIPARTONO LE CROCIERE COSTA IN PIENA SICUREZZA

Con “Dante Labs” laboratori mobili

Sull'ammiraglia “Costa Smeralda” tamponi molecolari già sui porti e un itinerario “protetto” sugli scali italiani



GENOVA - Costa Crociere, compagnia italiana del gruppo Carnival Corporation & plc (NYSE/LSE: CCL; NYSE: CUK), e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test Covid-19, annunciano il lancio del “laboratorio mobile” per test Covid-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa.

Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati “Dante mobile”, sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L'autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che ali-

menta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l'invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione.

I “Dante mobile” saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona, per effettuare test Covid-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia. L'itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e

può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni.

Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario.

NEL PRESTIGIOSO EDIFICIO ALDO ROMANO DI LECCE

Conclusione di Interreg Circle-In Grecia-Italia 2020

LECCE - Si svolgerà oggi sabato 27 Febbraio alle ore 10.30 presso Ecotekne - Edificio Aldo Romano (cubo Q) di Lecce la conferenza stampa di chiusura di Circle-In “Promoting Circular Economy Investments and Policies in the cross-border area of Greece-Italy”, un progetto di cooperazione transfrontaliera finanziato nell'ambito della prima call per progetti ordinari del programma Interreg V Grecia-Italia 2014-2020.

Il progetto rientra tra le proposte candidate e finanziate per l'asse prioritario “PA.1 Innovation and Competitiveness”, obiettivo tematico 01-Strengthening research, technological development and innovation. L'area di azione del programma Grecia-Italia include la Puglia per l'Italia e la Grecia in una più ampia dimensione territoriale. Il progetto ha avuto l'obiettivo di promuovere percorsi di crescita economica sostenibile nell'area della macroregione Ionico-Adriatica in coerenza con i principi dell'economia circolare ed attraverso l'attuazione di azioni pilota in termini di imprenditorialità tecnologica. Il progetto ha avuto inizio nell'aprile del 2018 e si conclude proprio con la press conference odierna del 27 Febbraio. Con la conferenza si presenteranno i principali risultati raggiunti e inaugurerà un punto informativo nel

pleno intitolato alla memoria del professor Aldo Romano all'interno di Ecotekne Lecce. Il partenariato di progetto vede la partecipazione delle Camere di Commercio di Ioannina, capofila del progetto, e Lefkada per la Grecia e della Camera di Commercio di Foggia e dell'Università del Salento, per la Puglia. L'Università del Salento partecipa al progetto con il Laboratorio di Ingegneria Economico Gestionale del Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione. Aprirà i lavori il magnifico rettore Fabio Pollice. Per la Camera di Commercio

di Ioannina Dimitrou Dimitrios. Tra gli interventi programmati quello del professor Pasquale del Vecchio project manager del progetto e coautore del saggio “Imprenditorialità tecnologica & economia circolare” che verrà illustrato in conferenza. “Il principale messaggio di Circle-In è stato di Conciliare crescita economica, benessere e sostenibilità. Questa è stata la grande sfida della ricerca economica. Attesa la partecipazione del coordinatore del segretariato del programma Grecia-Italia.

ALL'INTERNO

Master di primo livello al Polo Sistemi Logistici.	a pag. 2
Luna Rossa e New Zealand: comincia la grande sfida.	a pag. 2
“AIR CARGO ITALY 2020” con inserto speciale.	a pag. 2
Trasporto aereo e crisi.	a pag. 2
Documento con le istanze del popolo del trasporto.	a pag. 3
Dal The Italian Sea Group azioni ordinarie sul telematico.	a pag. 3
FERCAM Svevia: prima filiale da remoto.	a pag. 3
Tesi di laurea sul Gruppo Laghezza.	a pag. 3
Scuola Vela Mankin: i giovani si fanno onore.	a pag. 4
Regata Carnevale a Viareggio.	a pag. 4
A Viareggio il Campus per professioni dello yachting.	a pag. 4
Transizione energetica con il ruolo del RINA.	a pag. 5
Per la Gruber Logistics cento IVECO a GNL.	a pag. 5
Marevivo e la Festa della Donna.	a pag. 5
Occhio ai ricci!	a pag. 5
Prospettive occupazionali della green economy.	a pag. 5
Sempre più elettrici.	a pag. 5
Vince la squadra di studenti dell'Università del Salento.	a pag. 6
Raben Group, le sfide vinte.	a pag. 6
Quartiere Venezia: rifatto il ponte.	a pag. 6
Economia nel livornese: dove ha colpito il Covid.	a pag. 6
Gli acquari di Genova diventeranno francesi?	a pag. 6
Operazione “Stop alla pesca illegale”.	a pag. 6
Portuali, 110 euro d'aumento.	a pag. 7
Yachtmaster di Benetti: due giorni in phygital.	a pag. 7
La storia dei TEUs a Livorno.	a pag. 7
Con “Women 2021” in digital: dieci punti per le donne UE.	a pag. 7
Con “Dante Labs” laboratori mobili.	a pag. 8
Conclusione di Interreg Circle-In Grecia-Italia 2020.	a pag. 8
Lo Yacht Club Livorno e i progetti.	a pag. 9
Inutili e forse anche pericolose ma...	a pag. 9
I vaccini, il Covid e l'isolamento.	a pag. 9
Il Sommariva-pensiero nella nostra intervista.	a pag. 9
Le antiche navi corazzate.	a pag. 9

CAROLI



Hotels

120th 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 | headquaters@savinodelbene.com

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

Lo Yacht Club Livorno e i progetti

Abbiamo ricevuto dal presidente dello YCL avvocato Gian Luca Conti la seguente nota, indirizzata a tutti i soci, che illustra le ultime iniziative dello storico circolo sul porto Mediceo labronico:



Gian Luca Conti

Signori soci e cari amici, in questo periodo, siamo veramente occupatissimi con il Club.

Da una parte, il Consiglio Direttivo sta affrontando le questioni più delicate connesse alla volontà dell'Autorità Portuale di Sistema di completare il processo di concessione in favore di Azimut Benetti. Ci stiamo lavorando e siamo confidenti che prossimamente sia possibile presentarVi una relazione che ci permetta di decidere il nostro futuro con grande serenità.

Dall'altra parte, si sta completando il processo di riconoscimento della personalità giuridica al nostro Club.

Infine, il Consiglio Direttivo ha messo a punto un progetto di riqualificazione della sede che ci permette di chiedere il rinnovo della concessione per ulteriori venti anni.

Sono tre obiettivi estremamente ambiziosi sui quali speriamo di ottenere la Vostra piena fiducia e siamo a disposizione di tutti per qualsiasi chiarimento. Vi ricordo anche che il nostro club ha ottenuto il riconoscimento della proprietà, sul piano di Punta Ala e Marina di Pisa, della regata su 151 miglia. È un traguardo importante.

Quest'anno, se la pandemia lo permetterà, tutte le imbarcazioni partiranno da Livorno e quindi Livorno sarà la sede esclusiva della regata in partenza.

Per questa ragione, siamo costretti a chiederVi di comunicarci entro il 10 marzo 2021:

(a) se come assegnatari di posto barca avrete la barca in mare fra il 30 maggio 2021 e il 1 giugno 2021; (b) se preferite restare a Livorno, con un posto che può essere nell'area del Muro del Pianto o di Lusben oppure andare a Cala de' Medici o Marina di Pisa.

Siamo certi della Vostra comprensione. Da ultimo sono personalmente lieto di comunicarVi che sono stato nominato nella Commissione Carte Federali della FIV in rappresentanza della Seconda Zona. È un riconoscimento importante per il nostro sodalizio e la sua importanza per la Federazione. Gian Luca Conti

*

Gli auguri al presidente Conti e allo storico YCL sono più che meritati, specie in tempi come questi nei quali vanno maturando iniziative di grande portata sia per la nautica del Mar Tirreno, sia dei circoli del porto Mediceo. Anche la fiducia nel rilancio della bella regata delle 151 miglia è insieme un segno di vitalità del circolo e di speranza di un ritorno alle manifestazioni veliche che la pandemia ha falcidiato. Ancora auguri e buon vento.

Inutili e forse anche pericolose ma...

Un appassionato di nautica che si dichiara da vecchia data frequentatore del porto Mediceo, A.L. ci scrive:



Nella foto: Una delle De Nicola della 75.

utilizzavano e ancora utilizzano le sponde del bacino come banchine. Le De Nicola invece non darebbero noia a nessuno. E poiché non sarebbero vendibili ma la loro demolizione costerebbe, tutto rimane congelato. Oggi poi, con la nave da crociera che è in quella banchina, non sarebbe nemmeno possibile toccarle. C'è solo da sperare che agguantino e che nessuno si faccia male. Tocchiamo ferro.

Caro direttore, ho seguito anche sul tuo giornale la vicenda della demolizione delle gru sulle due sponde dell'ex grande bacino di carenaggio in avamposto; demolizione giustificata, credo a ragione, dal fatto di essere ormai vecchi catorci pericolosi a chi ci lavorava intorno. Dunque, ben fatto. Però a questo punto mi chiedo perché non vengano demolite, oppure smontate e vendute se sono ancora efficienti, quelle due analoghe gru della De Nicola che ancora condizionano gli spazi e la banchina ex 75, dove da almeno un paio di mesi è tristemente ormeggiata una nave da crociera in attesa che cessi la pandemia del Covid. Entrambe queste gru non sono mai state utilizzate ed entrambe rappresentano un pericolo, tant'è che un cantiere di riparazioni nautiche che stava sotto di loro fu trasferito dall'AdSP proprio per timore di qualche crollo. È una mia preoccupazione eccessiva o c'è qualche ragione perché questi inutili monumenti rimangano?

*

Caro amico, ci siamo chiesti anche noi, a più riprese, perché le De Nicola siano ancora lì. Per quello che ci risulta, le altre gru obsolete, che erano sul bacino di carenaggio grande, sono state smontate perché ostacolavano i lavori di riparazione e refitting degli yacht e delle navette che utilizzavano e ancora utilizzano le sponde del bacino come banchine. Le De Nicola invece non darebbero noia a nessuno. E poiché non sarebbero vendibili ma la loro demolizione costerebbe, tutto rimane congelato. Oggi poi, con la nave da crociera che è in quella banchina, non sarebbe nemmeno possibile toccarle. C'è solo da sperare che agguantino e che nessuno si faccia male. Tocchiamo ferro.

Alla prova

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

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

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

A.F.

I vaccini, il Covid e l'isolamento



Un ufficiale di bordo di un traghetto Moby Line che ci chiede di usare solo le sue iniziali, G.R. ci scrive:

Ho letto con piacere che si insiste a livello di associazioni dello shipping per vaccinare prioritariamente gente dei porti e delle navi. Per ora però sembra che la richiesta sia rimasta inascoltata. Inutile dire che noi che operiamo a bordo dei traghetti osserviamo rigide norme di profilassi. Con non poca apprensione: servono, non servono, ci garantiscono davvero? Qualche amico medico che spesso viaggia con noi ci ha sussurrato che nemmeno le profilassi più severe sono una garanzia assoluta perché il virus sopravvive, e dunque ci può attaccare, per ore ed ore anche sulle poltrone, sul bancone del bar di bordo, sui tintibene di legno o metallo. Solo un isolamento statico, lontano da tutti e tutto, potrebbe essere una certezza assoluta. Dovremmo insomma isolarci su uno scoglio sperduto in attesa che "passi a' nuttata?"

*

Caro comandante, non lo venga a dire a noi, che per mestiere siamo esposti quanto lei. La risposta della vignetta che lei trova insieme alla sua lettera può essere amaramente ironica, ma vorrebbe confermare che solo un'isola deserta - piccola piccola, come quella delle barzellette - potrebbe garantirci, salvo l'arrivo anche di una sola barchetta infettata. Scherziamo ma c'è poco da giocare sull'argomento. Non pare ci siano certezze, se non nel vaccino o nei vaccini. O negli scongiuri. Provi con un maxi-corno di corallo rosso...

Il Sommariva-pensiero nella nostra intervista

Da Giovanna Visco di "Mare Terra Merce", ci è stato inviato un intelligente giudizio sulla nostra intervista al presidente dell'AdSP di La Spezia Mario Sommariva, che riassumiamo nei principali passaggi, ringraziando l'amica Giovanna del suo lavoro:

In Italia da tempo i porti sono oggetto di un dibattito culturale importante, che oscilla tra una visione keynesiana, la stessa che ispirò la legge 84/94, catapultando i porti italiani nella modernità e nel progresso, ed una neo liberista che caparbiamente vorrebbe soppiantarla.

La regolazione pubblica dei porti attraverso le AdSP ha dimostrato che le governance che puntano sulla cooperazione e sulla confluenza sinergica di tutti i soggetti intorno ad obiettivi comuni di interesse generale, crea mercato e condizioni di sviluppo stabile dei traffici, strutturate sulle esigenze dei caricatori e dei destinatari delle merci, oltre che delle navi.

È fattuale che esse siano anche un elemento fondamentale per alcuni elementi fondamentali quali la sicurezza, la formazione dei portuali, e la connettività, soprattutto ferroviaria. Attraverso pianificazioni e programmazioni generali si costruiscono servizi portuali di qualità, determinanti nelle scelte dei consumatori e dei produttori. L'attenzione sociale verso il cambiamento climatico comporta lo sviluppo di processi ecosostenibili con servizi a basso, se non a zero, impatto ambientale. La domanda è sempre più vigile sul come un prodotto dal punto di origine arriva allo scaffale del negozio o al domicilio del cliente e-commerce, o ai depositi dell'impresa, che lo lavorerà creando nuovo valore. In questo cambiamento i porti e i trasporti che vi convergono, sono pienamente coinvolti.

La linfa che dà consistenza e forza ai traffici di ogni singolo porto risiede nel sistema logistico nazionale integrato con le politiche nazionali industriali, ben fuori da qualsiasi coinvolgimento nel conflitto di predominio tra mare e terra, che, invece, in questi ultimi mesi in Italia si è rivalizzato nella reiterata richiesta di istituire un dicastero del mare. A questa visione Sommariva contrappone la necessità di far funzionare la Conferenza dei presidenti delle AdSP che non si è mai davvero attivata.

*

Poco da aggiungere al commento di Giovanna Visco, se non il fatto che troppo spesso suggerimenti e inviti anche di spessore come quelli espressi da Sommariva - e ancora più di recente dall'ulteriore nostra intervista a Pasquino Monti di Palermo - trovano poco riscontro a livello ministeriale e di governo. Voci che rimangono nel deserto, per noi che come i vecchi della fortezza Bastiani ("Il deserto dei tartari") aspettiamo invano la battaglia che cambierà la nostra storia?

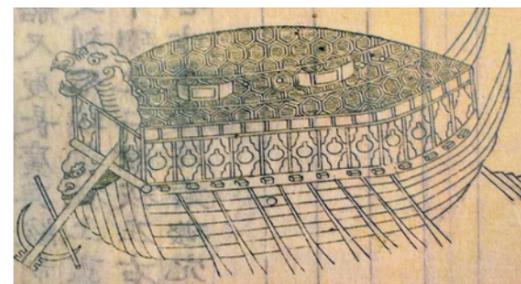
Le antiche navi corazzate

Riceviamo sul web la seguente richiesta di Angelo Cabeddu da Cagliari:

Leggendo varie pubblicazioni che si occupano di storia navale, sembra chiaro che l'era delle corazzate, dopo la seconda Guerra Mondiale dove ancora si verificarono scontri tra le "mainship" sia in Atlantico che in Pacifico, sia ormai tramontata. Come anche sembra tramontata l'ipotesi di guerra navale a cannonate, soppiantata da sottomarini, missili, portaerei e droni. In sostanza, l'antico duello tra cannone e corazza si sarebbe risolto a favore del primo, sia pure trasformato in missile più o meno autoguidato. Dobbiamo prevedere per il prossimo futuro solo navi veloci, perciò leggere, potentemente armate di missili, e senza inutili e pesanti corazzature?

*

Il lettore ci chiede di entrare in un settore che non è il nostro, malgrado l'interesse che abbiamo per ogni tipologia di naviglio. Per quello che ne sappiamo, e per quello che anche noi leggiamo, la corazza ha fatto effettivamente il suo tempo e anche le ultime "mainship" USA - che furono tolte dalla naftalina per bombardare le coste del Vietnam - sono ormai diventate musei o ferrivecchi. Più che l'evento dei missili, è stata l'elettronica che guida i suddetti missili a mandarle al museo, perché oggi ci sono strumenti letali volanti o sottomarini che sono guidati dall'intelligenza artificiale con una precisione del metro da oltre cento chilometri di distanza. E portano cariche tali da rendere inutile ogni corazza. Che pure è stata per secoli importante nelle battaglie navali, come dimostrarono i coreani nel 1597 quando le loro navi-testuggine, lente e poco manovriere ma corazzate, sconfissero pesantemente i più numerosi ma tradizionali velieri giapponesi che invano le avevano bombardate.



Nel disegno su lino: Una delle navi-testuggine dell'ammiraglio coreano Yi Sun-sin.

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tariffe TEUs, l'età dell'oro

nalisi veramente approfondita dei movimenti dei tassi globali a lungo termine, che quest'anno sono stati a dir poco drammatici. L'indice è ora al livello più alto di sempre, con un aumento del 13,9% su base annua, con un aumento del 16% nei primi due mesi del 2021.

Decisioni difficili: I caricatori che pregano per una "pausa" in questa frenesia potrebbero dover prepararsi per qualcosa di più pesante, avverte il ceo di Xeneta Patrik Berglund.

"Non è esagerato dire che questo è davvero un momento straordinario per il settore", commenta. "La domanda di container disponibili è ben segnalata, così come la congestione nei porti (in particolare negli Stati Uniti) e le interruzioni causate dal coronavirus. Tutto ciò continua ad alimentare le fiamme delle tariffe roventi, dando ai vettori un enorme vantaggio rispetto ai caricatori quando si tratta di negoziazioni".

Berglund spiega: "Gli operatori sono riusciti a mantenere i tassi spot più elevati di tutti i tempi e questo fornisce loro le carte in regola per negoziare contratti favorevoli a lungo termine. Ciò crea una scelta sgradevole per i caricatori. Vale a dire, corri il rischio di giocare sul mercato spot e sperare in tassi più bassi, o bloccare contratti e proteggere la tua catena di approvvigionamento, ma a un prezzo elevato. E, naturalmente, se sei uno spedizioniere più piccolo, c'è un reale pericolo di essere messo da parte per i clienti più grandi o più redditizi. È una situazione molto difficile e fluida, in cui i dati di mercato più recenti sono assolutamente fondamentali per prendere le migliori decisioni aziendali".

Prestazioni ineguagliabili: la forza del mercato è dimostrata dal fatto insolito che ogni corridoio commerciale chiave nel mese di febbraio, sia in termini di import che di export,

ha registrato aumenti significativi. Alcuni sono stati i più alti mai visti su XSI®.

In Europa, le importazioni sono ancora aumentate del 9,6% (dopo l'enorme aumento del 19,3% del mese scorso) con l'indice ora in crescita del 21,1% su base annua. Il benchmark delle esportazioni, nel frattempo, ha visto il suo più grande aumento mensile dell'11,1%, determinando un aumento del 7,7% rispetto ai tassi di febbraio 2020. Le importazioni dall'Estremo Oriente hanno riscritto i libri dei record per l'XSI® con un balzo del 38,9%, il più grande aumento mensile registrato sugli indici. Ciò lascia l'indice del 25,7% in più su base annua. Il dato dell'export non è riuscito a tenere il passo, ma ha comunque mostrato una crescita marcata con un rialzo dell'8,1%, spingendo il benchmark al 27,4% rispetto a questo periodo dell'anno scorso.

Gli sviluppi negli Stati Uniti sono stati altrettanto forti. Qui la cifra delle importazioni è aumentata del 7,1% (7,9% su base annua), mentre le esportazioni hanno registrato il maggiore aumento mai registrato nel rapporto, con un massiccio aumento del 17,6% su base mensile. Tuttavia, a seguito di un periodo prolungato di debole sviluppo, questo benchmark rimane in calo del 2% rispetto a febbraio 2020.

Evoluzione avanti? Berglund afferma che la natura dinamica del mercato rende problematici gli sviluppi futuri di seconda ipotesi, anche se vede inevitabili "aggiustamenti" avanti in un segmento in evoluzione.

"La congestione negli Stati Uniti è un buon esempio", osserva. "Rapporti recenti suggeriscono che c'erano 21 navi ancorate a Los Angeles/Long Beach, con un tempo medio di attesa di otto giorni. Ciò deriva dall'intelligenza della National Retail Federation (NRF) che indica che le importazioni nei principali gateway statunitensi hanno raggiunto i massimi storici nella seconda metà del 2020. Quindi, c'è un impulso per i

vettori a guardare le alternative della costa occidentale, come Oakland e Seattle e lanciare nuovi servizi per una maggiore efficienza. Ciò potrebbe influire sulle tariffe.

"In Europa stiamo già assistendo a sviluppi con un nuovo servizio lanciato da China United Lines (CUL) che serve l'Estremo Oriente. È interessante notare che la rete di acquisto XSTAFF ha unito le forze con CUL per offrire ai propri clienti - spedizionieri di piccola scala - maggiore affidabilità e sicurezza dei costi. Un secondo percorso dovrebbe iniziare presto le operazioni. Questo modello è un'alternativa intrigante, così come i proprietari di merci che desiderano gestire le proprie flotte. Potrebbe essere questo un modo per i caricatori di riprendere il controllo?".

Gigafactory per le batterie

attraverso processi di elettrolisi già sperimentati sia sui sommergibili che su auto e camion.

L'impianto, grazie a delle dimensioni da record, potrebbe divenire il più grande d'Europa e il dodicesimo su scala globale. Adarne l'annuncio è la milanese Italtel, fondata e guidata dall'industriale Lars Carlstrom. La società realizzerà una maxi struttura di 300mila metri quadrati per una capacità produttiva di 45 GWh da attivare entro la primavera 2024. Ma, sottolinea l'azienda, il dato rappresenta solo l'inizio. La fabbrica italiana sarà progettata infatti per raggiungere i 70 GWh di capacità. "Con una stima di 4.000 lavoratori impiegati e nel complesso 10.000 nuovi posti di lavoro creati, la Gigafactory Italtel rappresenterà uno dei progetti industriali più importanti degli ultimi anni in Italia, per un investimento complessivo di circa 4 miliardi di euro".

I siti selezionati per ospitare l'impianto sono diversi. Si sa che la struttura porterà la firma alla divisione Architettura di Pininfarina.

L'iconica casa di design - spiega Italtel - "intende progettare un impianto industriale di nuova generazione, intelligente e responsabile, applicando metodologie costruttive DFMA (Progettazione per Produzione e Assemblaggio) e aprendo l'edificio al suo contesto, al fine di integrarlo nelle dinamiche economiche e sociali del territorio".

"Con il progetto della nostra Gigafactory, Italtel vuole dare una risposta importante alla storica opportunità dell'industrializzazione green, che sta interessando in modo trasversale tutti i settori produttivi, con un impatto socio-economico che rappresenta una svolta per l'economia globale", ha commentato Carlstrom. "Credo fortemente che il nostro team di ingegneri e tecnici altamente qualificati potrà realizzare la produzione di batterie più ecologica non solo in Europa, ma in tutto il mondo. Il nostro obiettivo è assicurare il futuro dell'industria automobilistica e dell'autotrasporto e garantire che la catena di approvvigionamento sia il più green possibile, dall'inizio alla fine. L'impatto socio-economico che la nuova industrializzazione verde porta con sé rappresenterà una svolta per il mondo".

Logistica italiana e UE

già autorizzate. Questo porta a prevedere che la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030 sarà determinata da quanto avviato nei prossimi mesi. Di fronte a questa realtà, che dipinge l'Italia come la nazione che sarà più condizionata dalle scelte europee della Next Generation EU, è il momento di chiedersi se gli investimenti saranno effettivamente realizzabili nei tempi imposti dalla UE, se saranno utili all'affermazione dell'intermodalità, se favoriranno la connessione con le reti europee e se consentiranno l'integrazione dei e tra i cluster industriali.

La sessione dedicata di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, a partire dalle 11.00, tratterà di temi come: i contenuti del programma italiano per l'utilizzo dei fondi del Recovery Plan; quali

investimenti necessari restano fuori e che probabilità hanno di essere finanziati; le regole di utilizzo dei fondi e i rischi connessi alla non conformità; l'assetto normativo migliore per fare in fretta e fare bene.

Al panel parteciperanno Pino Musolino, presidente, AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale; Nereo Marcucci, past president, Confetra; F2i Holding Portuale; Giuseppe Catalano, coordinatore Struttura Tecnica di Missione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Maurizio Maresca, professore Ordinario di diritto dell'Unione europea, Università degli Studi di Udine; Maurizio D'Amico, presidency Cabinet, FEMOZA; Andrea Arzà, presidente Assogasliquidi-Federchimica; Raffaella Paita, presidente Commissione Trasporti, Camera dei Deputati; Marco Lenti, Studio Legale Mordiglia; Fabio Sartori, Business Development manager, Uretex. Modera Roberto Capobianco, presidente, Conflavoro PMI.

Trieste: partita una diffida

66 lettera b) della L. 205/2017».

Si tratta delle norme di legge che stabiliscono i vincoli di destinazione dei beni del Porto Franco Nord (detto "porto vecchio") assegnati al patrimonio disponibile del Comune e del ricavato della loro vendita. La diffida rileva che tali norme obbligano il Comune a vendere tutti quei beni versando l'intero ricavato all'Autorità Portuale, che è obbligata ad utilizzarlo esclusivamente per lo sviluppo del Porto Franco internazionale.

La I.P.R. F.T.T. afferma che i contenuti dell'accordo preannunciati nei giorni scorsi alla stampa dal sindaco Dipiazza costituirebbero «un tentativo surrettizio di consolidare e coprire ulteriormente, coinvolgendo anche la Regione» violazioni di legge commesse sistematicamente in materia dall'Amministrazione comunale, per le quali pendono dal 2019 denunce penali ora rinnovate ed integrate».

La diffida è stata trasmessa per conoscenza anche al commissario del Governo e prefetto di Trieste,

al procuratore della Repubblica ed al questore, e precisa che «la commissione indisturbata da anni» di dette violazioni di legge è stata anche «posta all'attenzione delle sedi investigative centrali» anticorruzione.

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



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





Labromare



DIVISIONE TERRESTRE



DIVISIONE MARITTIMA



TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE



TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443




www.labromare.it



LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax 39 0586 - 409748

