

DAL 13 MAGGIO IN LOOP SETTIMANALE CON LA PRIMA TOCCATA DELLA "CHICAGO EXPRESS"

NOSTRA INTERVISTA A UNO DEI PRINCIPALI OPERATORI NAZIONALI DELLA PORTUALITÀ

TDT Livorno entra nel servizio AL6

L'alleanza sostituisce con lo scalo labronico quello di La Spezia - Premianti i rendimenti in tempi e transiti del terminal della Darsena Toscana

Livorno gli ingressi a -12 metri



Gaetano Angora

LIVORNO – Con l'arrivo della portacontainer Alexandra sono iniziate lunedì scorso le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA

.....

Darsena Toscana tra -12 e "mammelloni"

LIVORNO – Piccola bella notizia quella della sperimentazione ufficiale con la "Alexandra" per gli ingressi in porto a -11,70. Nemmeno tanto piccola, a pensarci bene, perché se le cose nello shipping non cambieranno, andremo sempre di più a vedere mega-navi con

Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)

CGM, e impiegata nel servizio Med-Caribe - che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi - è entrata con un pescaggio di 11,70 metri, con la prospettiva di poter innalzare gli attuali limiti di pescaggio a -12 metri.

La manovra, conclusasi positivamente, si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima - dice la nota dell'AdSP - in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l'Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza.

«Nelle more della realizzazione
(segue a pagina 8)

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

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

**POMPE
E UNITÀ COMPLETE**

**PARTI DI RICAMBIO
E ACCESSORI**

**SERVIZI
E MANUTENZIONI**

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



(Elaborazione grafica Grazia Bosone).

LIVORNO – Gli auguri ve li facciamo lo stesso, perché mai come quest'anno ne abbiamo bisogno tutti. Cercando di vedere il bicchiere mezzo pieno, o almeno non del tutto vuoto: la pandemia morde ancora ma stanno arrivando finalmente i vaccini; la logistica stringe i denti e lavora; il blocco di Suez è stato un grosso guaio ma ha dimostrato anche che il "sistema" è capace di trovare alternative seppur costose. Pochi si arrendono. Noi non ci arrendiamo.

Ancora: forse in Libia ci si è avviati verso la pace, con riflessi diretti anche per la nostra economia; la UE ha confessato i propri tanti errori strategici e cerca di rimediare; i grandi del mondo si prendono a male parole ma nessuno ha davvero voglia di menar le mani. Ultima Dea, la Speranza: non dimentichiamocelo, ci può aiutare.
...Insomma: Buon Pasqua e tiremm'innaz.

I GRANDI PLAYER MARITTIMI IMPEGNATI NELLE ALTERNATIVE AL CANALE

Suez riaperto ma anche la rotta Artica

E i cinesi sono in primo piano per sfruttare al meglio in collegamento attraverso i ghiacci del Polo Nord



IL CAIRO – Con una brillante operazione in tempi molto più veloci del previsto, lunedì scorso è stata disincagliata la Evergreen e il Canal di Suez è stato sbloccato, sia pure con la dovuta attenzione nel tratto dove la riva è stata scalzata dall'enorme vomere della prua. Evergreen ha fatto ispezionare la nave durante la sua sosta nella località dei laghi Amari in vista della ripresa della navigazione assistita dai rimorchiatori. Ora la navigazione-
(segue a pagina 8)

Anamnesi degli incidenti nel canale

LONDRA – Quasi 19.000 navi - dice un report delle assicurazioni marittime in base ai dati della Suez Canal Authority
(segue a pagina 8)

L'ALLARME DI FEDERLOGISTICA SULL'EGEMONIA DEL DRAGONE

Attenti all'alternativa cinese

Il presidente Merlo ricorda la necessità di rivedere le fragilità del sistema

GENOVA – La vicenda della "Ever Given", la nave portacontainer che si è incagliata e ha bloccato il Canale di Suez, fa scattare due allarmi che anche un Paese come l'Italia (che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico) non può permettersi di non ascoltare. Lo sottolinea Federlogistica in una sua nota del presidente Luigi Merlo.

“Da un lato, dobbiamo considerare l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall'altro - sottolinea ancor Merlo - l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte”.

“Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento - afferma Merlo - è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati
(segue a pagina 8)



Luigi Merlo



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



Alessandro Laghezza

LA SPEZIA – Il dottor Alessandro Laghezza è owner e ceo della Laghezza SpA, società indipendente che opera nel settore marittimo-portuale quale punto di riferimento per gli operatori protagonisti della filiera logistica Internazionale. Attraverso le sue tre Business Unit offre servizi completi che vanno dall'assistenza e consulenza doganale, alla logistica integrata, fino ai trasporti su strada. L'abbiamo intervistato sui temi più attuali della logistica marittima e terrestre.

Stefano Benenati
(segue a pagina 4)

Per Circle SpA bilanci e utile tutti in crescita

MILANO – Il Consiglio di Amministrazione di Circle S.p.A. ha approvato il bilancio consolidato e il progetto di bilancio per l'esercizio 2020. Ecco i principali elementi:

- Valore della produzione consolidato in crescita del 23%, pari a euro 7,5 milioni.
- Ricavi dei prodotti software proprietari in crescita del 30%.
- Utile netto della capogruppo circle spa pari a euro 0,6 milioni, in crescita del 10%.

- PFN (cash positive) a 0,6 milioni di euro, in miglioramento dell'85%.
- Servizi federativi in modalità saas +55% nel primo bimestre 2021.

Luca Abatello, ceo di Circle S.p.A. ha così commentato i risultati raggiunti nell'esercizio 2020 che, nonostante le criticità legate alla pandemia da Covid-19, ha confermato il trend di crescita del Gruppo sia sotto il profilo dei risultati economico-finanziari, sia per quanto riguarda i progetti portati a compimento e i nuovi business sviluppati: “Il 2020 si è contraddistinto per un ulteriore aumento double digit (+30%) dei ricavi legati ai software proprietari e per la reattività che Circle ha dimostrato ampliando rapidamente la propria offerta con i nuovi servizi federativi, servizi agili e flessibili pensati per rispondere alla forte domanda di digitalizzazione logistica che si era già progressivamente manifestata negli ultimi anni, ma cui la pandemia ha impresso un ulteriore e abbastanza repentino slancio.

Con riferimento alla strategia di crescita per linee esterne perseguita
(segue a pagina 8)

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO												
PER	NAVE		VOY DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY. Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 1			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
	C HAMBURG		ME115W	21-4		15-4	18-4	23-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	SAN VICENTE		116W	28-4		22-4	25-4	30-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	SAN VITTORIA		ME117W	5-5		29-4	2-5	7-5	3	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam). 2				SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
	MSC RACHELE		MA109R		Vedi	13-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC JOANNA		MA110R		Serv.	20-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	APL MIAMI		ONNTRW		5	27-4	5	3	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades). CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 3			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
	T.B.N.				19-4	OMIT	16-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	EUROPE		MF115W		26-4	OMIT	23-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	ATRISD SCHULTE		116W		3-5	OMIT	30-4	3	18	18	18	18
	MAERSK KARLSKRONA		117W		10-5	OMIT	7-5					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Surimane: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). MESSICO WEST COAST: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 4			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
	MSC LETIZIA		MC114A		20-4	16-4		19-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ROMANE		MC115A		27-4	23-4		26-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MAXINE		MC116A		4-5	30-4		3-5	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezuzioni interne). 5			GIT	SP	GE	NA		VE	RA	AN	TS	
	MSC LAURA		NL0113R		22-4		23-4		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MAUREEN		NL0114R		29-4		30-4		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC YOKOHAMA		NL0115R		6-5		7-5		18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal - SERVIZIO DIRETTO - (e prosezuzioni interne). 6			GIT	LI	GE							
	MSC ANIELLO		CX115A		17-4	18-4	19-4					
	MSC BRIANNA		CX116A		24-4	25-4	26-4					
	MSC SARISKA		CX117A		1-5	2-5	3-5					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). 7			SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
	MSC ASLI		MC113A	4-4				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC AMBRA		FJ112E			9-4		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.			11-4				3	18	18	18	18
	MSC DIANA		FJ113E			16-4						
	MSC CLAUDIA		YY114R			7-4						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Chennai (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. 7 BIS			SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
	MSC CLAUDIA		YY113R				7-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	T.B.N.			11-4				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC DIANA		FJ113E			16-4		3	18	18	18	18
	MSC CLAUDIA		YY114R				14-4					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas. 8			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
	MSC BRUMELLA		MM114A	13-4					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ADELAIDE		MM115A	29-4					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC CLAUDIA		YY113R				7-4		18	18	18	18
	MSC CLAUDIA		YY114R				14-4					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto. 9			CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	TS	
	T.B.N.			18-4	19-4	9-4			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	EUROPE		MF115W	25-4	26-4	16-4			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	ASTRID SHULTE		116W	2-5	3-5	23-4			18	18	18	18

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE		VOY		DA											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				10	MSC DYPHNA		MW114A	11-4	Vedi	9-4	Vedi	6-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC ROSARIA		MW115A	18-4	Serv.	16-4	Serv.	20-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
					MSC NURIA		MW116A	25-4	9	23-4	3	27-4	18	11	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						CIVIT.		SP	GIT		AN						
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				11	MSC LETIZIA		MC114A	19-4	20-4	16-4			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC ROMANE		MC115A	26-4	27-4	23-4			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MSC MAXINE		MC116A	3-5	4-5	30-4			18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				12	APL DETROIT		ONN9VE	15-4	17-4			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					CONTI EVEREST		MA114A	22-4	24-4			Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
					APL MEXICO CITY		ONN9ZE	29-4	1-5			18	(via SP)	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				12 BIS	MSC CLAUDIA		YY114R			14-4							
					MSC CLAUDIA		YY114R			21-4							
					MSC CLAUDIA		YY115R			28-4							
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it						SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai , Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				13	MSC DIANA		FJ113E		Vedi	13-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC MINA		FJ116E		Serv.	26-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC ELOANE		FJ117E		16	30-4	15	18	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it						SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Trmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				13 BIS	T.B.N.			14-4	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					T.B.N.			21-4	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					T.B.N.			21-4	16		18	18	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it						LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				14	SAG GOOD TIMING		YA115A	8-4		Vedi		Vedi		Vedi			
					ATLANTIC EXPRESS		YA116A	15-4		Serv.		Serv.		Serv.			
					SAG GOOD TIMING		YA117A	22-4		2		3		18			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it						SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO						
MAROCCO - Casablanca.				15	MSC CAPUCINE R		YM114A	4-5		Vedi		Vedi		Vedi			
					MSC ASLI		YM114A	11-5		Serv.		Serv.		Serv.			
					MSC CAPUCINE R		YM115A	18-5		1		3		18			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it						LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..				16		Vedi	Vedi		Vedi								
						Serv.	Serv.		Serv.								
					12	7 e 8		12bis									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it						LI	GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS			
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				17	MSC MONTEREY		MW113A	4-4		6-4	Vedi						
					MSC DYPHNA		MW114A	11-4	9-4	13-4	Serv.						
					MSC ROSARIA		MW115A	18-4	16-4	20-4	3						

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA									
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:	
	MSC EDITH	AE113A	6-4	5-4			3-4				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC MARYLENA	AE114A	13-4	12-4			10-4					
	MSC EDITH	AE115A	20-4	19-4			17-4					
	MSC NILGUN	AC114A	8-4 POL CE								MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	T.B.N.	AC115A	15-4									
	MSC LARA	AC116A	22-4									
	MSC MASHA 3	AA113A	4-4					6-4			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC RHIANNON	AA114A	11-4	10-4			13-4					
	MSC MASHA 3	AA115A	11-4	17-4			20-4					
	SPIRIT OF TOKYO	AB114A	7-4	10-4	9-4		6-4	13-4			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC GIOVANNA	AB115A	14-4	17-4	16-4		13-4	20-4				
	MSC JEMIMA	AB116A	21-4	24-4	23-4		20-4	27-4				
	CONTSHIP IVY	AM114A							4-4		KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
CONTSHIP IVY	AM115A							11-4				
MAERSK HAMBURG	113E						10-4			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
MAERSK HAVANA	114E						17-4					
MAERSK HALIFAX	115E						24-4					
MSC TALIA F	AH114R	13-4	12-4	11-4		13-4	15-4			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MSC TALIA F	AH115R	20-4	19-4	18-4		20-4	22-4					
LUEBECK	AY113R	4-4								BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
LUEBECK	AY114R	11-4						9-4				
MSC TIA	AS114A	7-4	9-4			6-4				DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
SPIRIT OF CHENNAI	AS115A	14-4	16-4			13-4						
MSC TIA	AS116A	21-4	23-4			20-4						
MANDO	AH114F						11-4	8-4		BAR		
MANDO	AH115F						18-4	15-4				

ALL'INTERNO DI UNA "BOLLA DI SICUREZZA" SANITARIA

MSC Crociere e MLA: vacanze studio in lingua

Disponibili nei mesi di luglio, agosto e settembre a bordo di MSC Grandiosa e MSC Seaside



come un vero e proprio college ma "galleggiante". La didattica targata MLA resterà invariata e si baserà sul metodo Task Based Learning con libri di testo digitali e editabili redatti dal nostro dipartimento accademico e gestiti dalla piattaforma MLA e-board. Ma la vacanza studio non è solo apprendimento dell'inglese ma un'esperienza formativa a 360° che grazie alle navi MSC potrà ancora una volta essere spensierata e sicura" ha affermato Massimo Tardi ceo di MLA.

Durante la settimana di vacanza studio saranno organizzate a bordo delle navi sessioni di lingua con docenti madrelingua specializzati nell'insegnamento agli stranieri, in classi con amici provenienti da tutto il mondo. Sarà possibile partecipare a 20 lezioni di 45 minuti ciascuna per un totale di 15 ore. Ma non finisce qui, chi lo desidera potrà iniziare la propria preparazione linguistica già una settimana prima della crociera con ulteriori 20 lezioni online con docenti madrelingua live.

NAPOLI—MSC Crociere e MLA hanno stretto una collaborazione esclusiva per offrire per la prima volta la possibilità di prender parte a vacanze studio in crociera nel Mediterraneo per i ragazzi tra 10 e 18 anni che vogliono imparare o perfezionare una lingua straniera, grazie a corsi tenuti da docenti madrelingua a bordo della nave e altre attività ludico/didattiche in lingua organizzate durante la vacanza.

"English Onboard" è una nuova opportunità per apprendere ed esercitare l'inglese durante una crociera di otto giorni, utilizzando quindi una formula di vacanza considerata oggi tra le più sicure al mondo, grazie a un protocollo di salute e sicurezza che consente ad ospiti ed equipaggio di entrare in una sorta di "bolla di sicurezza" insieme a tutti coloro che sono a bordo della nave.

"Grazie a questo accordo, offriamo un prodotto innovativo in un ambiente estremamente sicuro, controllato e a 'misura di studente' con innumerevoli plus che solo una nave da crociera può offrire" ha sottolineato Leonardo

Massa, managing director di MSC Crociere. "I ragazzi sono la generazione che forse più di tutti - nel lungo periodo - risentirà di questo periodo di limitazioni, soprattutto dal punto di vista della didattica, anche se la tecnologia ha ben sopperito all'impossibilità di andare a scuola per lunghi periodi. Oggi, con questo accordo è possibile per i ragazzi riprendere subito quelle attività legate ai viaggi studio all'estero - che come molti altri settori - hanno risentito dell'arrivo della pandemia globale. Adesso, grazie alle crociere, è possibile continuare a imparare le lingue con vacanze full immersion a bordo delle nostre navi e con docenti madrelingua, con corsi organizzati da un leader mondiale in questo settore come MLA Move Language Ahead".

"Con English Onboard è possibile vivere una settimana indimenticabile unendo tutti i benefici dell'esperienza formativa della vacanza studio alla sicurezza delle navi da crociera MSC. Abbiamo lavorato per dare la possibilità ai nostri studenti di vivere un'esperienza

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Laghezza-pensiero

Alla luce del momento di crisi sanitaria ed economica che stiamo attraversando, quali sono stati e quali sono i vs. riscontri in termini di aumento dei traffici e del portafoglio clienti?

"Attualmente il mondo ragiona già a Covid finito, quindi i flussi di traffico che normalmente sono anticipatori scontano già questa aspettativa. Di fatto stiamo sentendo una ripresa, non siamo ancora sui livelli del 2019 ma ci avvicineremo presto".

Quali sono le aspirazioni del comparto logistico, soprattutto nel locale, viste da un operatore primario come Laghezza?

"Nel locale assistiamo alla crescita dell'interporto di Santo Stefano di Magra con l'istituzione della Zona Logistica Speciale e ovviamente il completamento del Piano Regolatore Portuale con le varianti che sono in corso di lavorazione".

Attualmente, quali sono i punti di forza e le leve del porto di Genova?

"Il porto di Genova è il porto più importante d'Italia come gate in e gate out per la posizione baricentrica che ha nei confronti del Nord Italia e in particolare dell'area industriale milanese. Ha chiaramente dalla sua un terminal importante come il VTE che ha raggiunto livelli di efficienza e produttività ai vertici a livello italiano, però ha i limiti delle connessioni sia stradali che intermodali che non sono all'altezza dei volumi movimentati".

Su quali fronti occorre, secondo Lei, puntare per la crescita e la tanto auspicata rinascita economica?

"Ho sempre creduto nelle infrastrutture dal punto di vista stradale, ferroviario e da un punto di vista di banda larga e 5G. Credo che principalmente questi siano gli investimenti fondamentali da attuare per una modernizzazione del Paese e una reale

ripartenza dell'economia".

I problemi legati ai valichi alpini come e quando andrebbero risolti?

"Per quanto riguarda i valichi alpini credo che si stia facendo un'opera importante con il traforo del Brennero e che quindi, da questo punto di vista, ci si stia muovendo in maniera efficace; chiaramente sino all'entrata in funzione di quell'importantissima risorsa i problemi rimangono, perché siamo giunti ormai a livelli di saturazione sia nell'asse Svizzera che nell'asse Austria. E quindi chiaro che non vedo a breve termine delle soluzioni applicabili".

Relativamente ai mezzi pesanti di trasporto merci e la conversione a GNL, idrogeno ed elettrico, quali sono i vantaggi e svantaggi?

"Attualmente si può dire che il GNL sta ottenendo, per i veicoli pesanti, lo stesso successo che il metano gassoso compresso ha avuto per le vetture. È importante tener presente che l'utilizzo nei settori del trasporto terrestre e marittimo ed in quello delle utenze industriali e civili di grande taglia consente di contenere gli impatti ambientali in termini di CO₂, polveri sottili e degli altri inquinanti. Rimangono tuttavia alcune criticità, come la mancanza di un piano complessivo e strategico a livello nazionale e l'istituzione, al contempo, di un piano di verifica e monitoraggio del programma, anche in relazione agli scenari di sviluppo promossi da altri stati nel Mediterraneo".

Le prospettive dell'idrogeno e i suoi tempi di realizzazione/attuazione.

"L'utilizzo dell'idrogeno come vettore energetico per il trasporto stradale, ferroviario e via mare si sta diffondendo a livello mondiale. Consente di immagazzinare grandi quantità di energia a bordo senza ingenti aumenti di peso e la resa del rifornimento è paragonabile a quella ottenuta con i carburanti convenzionali. Contribuisce inoltre in modo significativo, oltre al trasporto a zero

emissioni, a una maggiore flessibilità della rete elettrica e a processi industriali più puliti. Attualmente tuttavia, a livello normativo, sono richieste troppe procedure legali ed amministrative per poter ottenere l'approvazione e l'installazione di una unità di produzione di idrogeno e questo rappresenta un grande ostacolo allo sviluppo di tale attività. Una difficoltà che frena anche i produttori di questi sistemi, che non considerano il nostro Paese come un potenziale mercato in cui investire, sviluppare e commercializzare la loro tecnologia.

È necessario quindi, se vogliamo implementare l'utilizzo dell'idrogeno in Italia, definire chiare linee guida e razionalizzare la regolamentazione esistente".

Livorno e il gemello

zione in tempo reale - spiega ancora il rapporto - permette a un sistema di controllo delle operazioni basato sull'Intelligenza artificiale, realizzato da Ericsson per l'occasione, di determinare la sequenza dei compiti e delle attività logistiche, a partire dalla correlazione del flusso di informazioni ottenute in tempo reale dai sensori, le videocamere e dai veicoli che operano nell'area. Le attività includono il movimento, il tracciamento e il posizionamento di carrelli elevatori e merci così come gli inventari dei beni e gli ordini di carico e scarico delle navi. Questo potrebbe anche significare identificare attività specifiche "ad alto rischio" come l'utilizzo di gru e lo spostamento di grandi carichi. La vista dettagliata di tutto quello che accade nel porto, permette di fornire un feedback sui processi e condividere aggiornamenti in diretta con i supervisori del porto.

L'articolo completo è disponibile al seguente link: <https://www.ericsson.com/it/blog/2020/12/digital-twins-port-operations>.

COME ESEMPIO DI UN NUOVO MEZZOGIORNO ITALIANO

Presentato con l'Europa a Palermo il nuovo interfaccia porto-città

Verde, percorsi separati, terrazze, passerelle dove il cittadino diventa passeggero - Due ore di serrato webinar



Pasqualino Monti

PALERMO—Come avevamo preannunciato, è stato presentato in modalità telematica il progetto esecutivo "Interfaccia"—Laristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l'ambiente urbano". Il progetto è stato realizzato da Valle 3.0, a seguito di un concorso di idee bandito dall'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale nel 2018.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha deciso di investire risorse per realizzare un nuovo link tra la città e il suo mare con aree aperte alla cittadinanza, strutture per i crocieristi e spazi con destinazione socio-culturale. Dal porto, dunque, arriva un messaggio di rigenerazione urbana e un'architettura-filtro sarà la nuova interfaccia.

Il progetto esecutivo è stato finanziato con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell'UE: è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, e migliorare l'accessibilità anche dei paesi periferici. Annota, tra le sue priorità, quella di intervenire sull'infrastrutturazione dei nodi centrali e globali della rete TEN-T (Trans-European Networks-Transport) per rendere tali reti interconnesse, sostenibili, efficienti e caratterizzate da alte prestazioni.

Alla presentazione sono intervenuti, con il presidente dell'Autorità di

Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti e con il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed Pat Cox; per il Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, l'onorevole Giuseppe Ferrandino; il presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) Raffaella Paita, l'economista senior e founder di Pts Clas spa Roberto Zucchetti, il responsabile Progetti della Commissione europea (INEA, Innovation and Networks Executive Agency) Juste Zvirblyte; il segretario generale Med Ports Association Luca Lupi, l'architetto progettista Emanuela Valle di Valle 3.0 e l'ingegnere Salvatore Acquista, direttore tecnico dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale.

L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato - da cittadini diventano passeggeri (e viceversa) - e traduce il concetto di organismo "bifronte", posto cioè sulla soglia della città, porta di accesso e luogo di mediazione tra il sistema del porto e la trama urbana. Al sistema di interfaccia è demandata la funzione di ridurre la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront.

Nel processo di rinascita in atto dal fronte a mare portuale-urbano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha stabilito di procedere con quest'opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. Il lavoro dell'Authority è stato premiato con il cofinanziamento della Commissione europea per l'importo complessivo di €1.484.900,00 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata oggi.

Il commento di Pasqualino Monti al termine del webinar: "Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano industriale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra

loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d'Europa. L'AdSP comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale".

Poi il progetto. "L'azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi".

Costo dell'intero intervento: 35 milioni (finanziati); per la progettazione: €1.484.900,00 (Fondi Cef). Durata dei lavori: 18 mesi a partire da ottobre 2021.

"Il Sud che innova e produce - riprende Monti - apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, perché l'Ue sostiene la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l'infrastrutturazione della rete e dei suoi nodi, strade, autostrade, linee ferroviarie. E porti. L'azione dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha dimostrato negli ultimi tre anni come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi, che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale. E, in questo caso, per restituire il mare ai palermitani, facendo com-

prendere come il porto non sia una servitù bensì una risorsa. Secondo quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l'Italia, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud".

Ancora Monti: "Complessivamente, in poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuozzo e il terminal aliscafi, circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state colaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si traggua da step al 2023/24".

"Siamo la coda dell'importante Corridoio scandinavo-Mediterraneo - conclude Monti - siamo un nodo fondamentale per il prossimo futuro. Riscontriamo un forte interesse per investimenti pubblici e privati e, coniugando management e visione, stiamo attuando un piano per il bene della città e dell'economia marittima portuale complessiva".

DGR training
FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL TRASPORTO DI MERCE PERICOLOSA

"IATA ACCREDITED TRAINING SCHOOL"
MEMBRI DELL'ICAO - FIATA TRAINING PROGRAM
MEMBRI DELL'ARCHIMEDE MARITIME TRAINING NETWORK
CORSI DGR E ADR APPROVATI DALLA LUFTHANSA
CORSI DI FORMAZIONE ADR, RID E IMDG
ISTRUTTORI FORMATI ALLA IATA A GINEVRA
CONSULENTI ADR E RID
FORMATORI CON ESPERIENZA AEROPORTUALE VENTENNALE
COSTI CONTENUTI

www.dgrtraining.it

DGR Training S.r.l.s.
Via Aldo Moro 19 24050 Zanica (BG)
Tel: +39 035 672303
E-mail: info@dgrtraining.it



CON L'IMPLEMENTAZIONE DEL "COLD IRONING"

Enel X e Fincantieri per elettrificare i porti

Le due aziende impegnate nella transizione energetica del trasporto marittimo



ROMA– Enel X e Fincantieri hanno firmato una lettera di intenti per collaborare alla realizzazione e alla gestione di infrastrutture portuali di nuova generazione a basso impatto ambientale e per l'elettrificazione delle attività logistiche a terra. L'accordo, dedicato inizialmente a progetti nazionali, riguarda l'implementazione del cold ironing, ovvero la tecnologia per l'alimentazione elettrica da terra delle navi ormeggiate durante le soste; la gestione e ottimizzazione degli scambi di energia nelle nuove infrastrutture; sistemi di accumulo e di produzione di energia elettrica, anche tramite l'impiego di fonti rinnovabili, e l'applicazione di celle a combustibile. La partnership prevede inoltre che le iniziative messe in campo in Italia possano essere replicate anche in altri Paesi come la Spagna, il Portogallo e la Grecia. La lettera di intenti potrà essere oggetto di successivi accordi vincolanti che le parti definiranno nel rispetto dei profili normativi e regolatori applicabili, ivi inclusi quelli in materia di operazioni tra parti

correlate. La collaborazione tra Enel X, global business line innovativa di Enel, e Fincantieri, uno dei maggiori costruttori navali al mondo, darà un nuovo impulso al processo di decarbonizzazione ed elettrificazione dei consumi energetici portuali. In Italia e successivamente negli altri Paesi europei, gli interventi di cold ironing riguarderanno un numero crescente di porti e banchine. L'iniziativa permetterà di creare una rete capillare europea di cold ironing. "Il trasporto marittimo rappresenta una quota significativa di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni del settore ammontano a circa 940 milioni di tonnellate di CO² all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Enel e Fincantieri stanno unendo le forze per favorire la decarbonizzazione dei consumi navali in porto" ha dichiarato Eliano Russo, head of e-Industries, Enel X. "Il 90% dei porti europei si trova in aree urbane e l'opinione pubblica in molte città portuali denuncia

l'inquinamento, il rumore e le vibrazioni prodotti dai motori delle navi ferme in banchina. Lo sviluppo del cold ironing permetterà di evitarlo, grazie alla connessione elettrica delle navi ferme in banchina con la terraferma. Digitalizzazione, sostenibilità e innovazione ci permettono oggi di offrire tecnologie intelligenti e efficienti per il rilancio del settore portuale e marittimo in Europa". Laura Luigia Martini, ceo business advisor ed executive vice president corporate business development di Fincantieri, ha commentato: "Lo sviluppo di infrastrutture smart e integrate e la tutela del territorio proietterebbero il sistema portuale nazionale in una nuova fase, caratterizzata dai principi della sostenibilità. In virtù delle intese con Enel X metteremo a disposizione di un programma altamente innovativo il nostro patrimonio di competenze per porre le basi di un'autentica transizione green e digitale, che potrà avere uno straordinario riverbero sull'economia blu italiana e non solo".

PER LA DEFORESTAZIONE E LE NUOVE DIGHE

L'Amazzonia verde tradita



ROMA – L'Amazzonia non è più il polmone verde della Terra. Di più: fa l'esatto contrario, contribuisce al riscaldamento globale. La foresta pluviale più estesa al mondo è diventata un 'contributore netto' di gas serra, cioè produce più emissioni di quante ne riesca ad assorbire. Un ribaltamento che è provocato in gran parte dall'uomo. Molti studi negli ultimi anni si sono concentrati sulle performance dell'Amazzonia, sulla sua capacità di carbon sinking cioè di seque-

strare carbonio dall'atmosfera per lunghi periodi di tempo. I cambiamenti climatici stessi, insieme alla deforestazione, incidono in modo negativo. Una ricerca appena pubblicata su Frontiers in Forest and Global Change fa un passo in avanti. Gli autori hanno prodotto il primo studio davvero completo sull'argomento. A differenza dei tentativi precedenti, infatti, non solo copre tutta l'Amazzonia ma, soprattutto, allarga lo sguardo al di là della sola anidride carbonica.

I risultati parlano molto chiaro: quando si guarda ai gas serra nel loro complesso, e non solo alla CO², l'Amazzonia già adesso produce più emissioni di quante ne catturi. "La deforestazione sta interferendo con l'assorbimento di carbonio, questo è un problema", afferma al National Geographic Kristofer Covey, professore di studi ambientali allo Skidmore College di New York e prima firma della ricerca. "Ma quando inizi a considerare questi altri fattori insieme alla CO², diventa davvero evidente che l'effetto netto è che l'Amazzonia nel suo insieme sta davvero riscaldando il clima globale". C'è però spazio per dell'ottimismo. Cambiare strada è ancora possibile. Secondo lo studio, le priorità sono frenare la deforestazione dell'Amazzonia, ma anche ridurre la costruzione di dighe e aumentare gli sforzi per piantare gli alberi. "Abbiamo questo sistema su cui abbiamo fatto affidamento per contrastare i nostri errori e abbiamo davvero superato la capacità di quel sistema di fornire un servizio affidabile", chiosa la coautrice della ricerca Fiona Soper della McGill University.

NELLA GIORNATA MONDIALE DELLA METEOROLOGIA

La salute degli oceani



ROMA – Il futuro del clima, insieme a quello della nostra società, dipende dalla salute degli oceani e questo spiega perché, mai come in questi anni, essi siano oggetto di continui studi e monitoraggi. Ed è proprio "L'oceano, il nostro clima e il tempo" il tema scelto nel 2021 per la Giornata Mondiale della Meteorologia, che, puntuale ogni anno, il 23 marzo ha rievocato l'entrata in vigore della Convenzione che nel 1950 ha segnato la nascita dell'Organizzazione Mondiale

della Meteorologia, per volontà delle Nazioni Unite. L'obiettivo è quello di sottolineare l'importanza del ruolo degli oceani nel determinare le condizioni meteorologiche globali, e quindi, su lunghe scale temporali, incidere anche sul clima. Approssimativamente gli oceani ricoprono il 70% della superficie terrestre, un aspetto che implica evidenti impatti non solo sulla biosfera, ma anche su altri aspetti della nostra vita quotidiana, dato che circa il 40% dell'umanità vive

entro 100 km dalla costa. Pensiamo anche all'economia: attraverso gli oceani transita infatti circa il 90% del commercio globale. Oggi, questi e altri aspetti stanno subendo profonde modificazioni a causa del crescente impatto dei cambiamenti climatici. Il mare, che svolge un ruolo essenziale nella regolazione della temperatura del pianeta, assorbe e immagazzina circa il 90% del calore derivante dalle emissioni antropiche che resta intrappolato nel Sistema Terra, mentre il 2-3% del totale riscalda l'atmosfera e la restante parte contribuisce al riscaldamento della superficie terrestre e allo scioglimento delle nevi. Il Mediterraneo è un'area a probabile alto impatto dei cambiamenti climatici. Recenti studi del Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici hanno ipotizzato un aumento della temperatura italiana fino a 2 °C nel periodo 2021-2050 (rispetto a 1981-2010), con consistente incremento del numero di giorni caldi e dei periodi senza pioggia.

CON IL GNL DI TOTAL

Carburanti "green" per MSC Crociere



Nella foto: World Europa, la prima MSC a GNL.

GINEVRA – MSC Crociere e Total hanno annunciato un accordo per la fornitura di circa 45.000 tonnellate all'anno di gas naturale liquefatto (GNL) per le future navi da crociera della Compagnia alimentate con il carburante "green" di nuova generazione. Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Crociere, ha dichiarato: "Questo accordo è un ulteriore e importante passo avanti del nostro percorso finalizzato alla continua riduzione dell'impatto

ambientale, di cui il GNL rappresenta una tappa fondamentale. Mentre ci prepariamo a lanciare, nel 2022, la prima di tre navi da crociera alimentate a GNL, l'intesa di oggi ci permette di assicurare il rifornimento per le nostre navi di ultima generazione, le più avanzate dal punto di vista ambientale in Mediterraneo". Utilizzato come combustibile marino, il GNL riduce fortemente le emissioni delle navi, con un conseguente significativo miglio-

ramento della qualità dell'aria, in particolare per le comunità delle zone costiere e delle città portuali. L'accordo di oggi ha quindi un impatto positivo non solo a Marsiglia, città in cui avverrà il bunkeraggio di GNL, ma anche in tutti i porti nei quali le navi MSC faranno scalo in Mediterraneo. Le navi MSC Crociere alimentate a GNL saranno tra le più avanzate al mondo dal punto di vista tecnologico e introdurranno sul mercato una serie di importanti innovazioni ambientali. Tra le principali vi è la tecnologia delle celle combustibili a ossido solido da 50 kilowatt, alimentate a GNL, che permette di ridurre le emissioni di gas serra di un ulteriore 25% rispetto a un motore a GNL convenzionale. Total effettuerà il rifornimento delle navi MSC alimentate a GNL utilizzando il trasferimento da nave a nave, impiegando la sua seconda nave per il bunker di GNL attualmente in costruzione. Questa nave soddisferà i più alti standard tecnologici e ambientali, utilizzando il GNL come carburante anche per la sua propulsione e adottando una ri-liquefazione completa del gas di scarico.

DOPO LA GERMANIA CHE È GIÀ PARTITA

Treni a idrogeno anche in Francia

PARIGI – Il treno a idrogeno - fonte "Italia oggi" - farà la sua comparsa in Borgogna. La regione francese ha ordinato ad Alstom tre treni alimentati a idrogeno per le proprie linee regionali. Una commessa da 51,9 milioni di euro e altre ne arriveranno. Entro la fine dell'anno le regioni Auvergne-Rhone-Alpes, Occitania e Grand Est ordineranno al costruttore francese undici treni equipaggiati con motori che emettono solo vapore e acqua. In pratica: emissioni zero. La scelta dell'idrogeno rientra nei piani della società ferroviaria

francese SNCF che vuole abbandonare le locomotive con motore diesel sui binari non elettrificati della rete francese. Nei prossimi 15-20 anni le ferrovie di Francia saranno completamente decarbonificate. E l'idrogeno per SNCF è la soluzione del futuro. I primi prototipi saranno testati nel 2023, fra un paio d'anni. Questi treni a zero emissioni entreranno in servizio nel 2025. In Borgogna circoleranno sulla linea Avallon-Auxerre. La Francia però è in ritardo rispetto ai piani che si era prefissata in materia. La società delle

ferrovie, SNCF, aveva indicato il 2022 come data di partenza per la messa in servizio dei primi treni a idrogeno, ma si è dovuto aspettare fino a settembre 2020 per la presentazione del piano del governo che ha stanziato 7 miliardi di euro per l'idrogeno. La Germania è più avanti. E sono già due anni che sta sperimentando i treni a idrogeno fabbricati da Alstom. La società francese ha ricevuto un ordine per la costruzione di 41 treni a idrogeno per le ferrovie tedesche che viaggeranno sulle linee regionali intorno a Amburgo e Francoforte a partire dall'anno prossimo.



OGNI MARTEDÌ ALLE 19 SUL CANALE LIVU'

La nuova rubrica Marea di Analogica

Dieci clip sul rapporto livornesi e mare, con immagini da vecchi filmini



Nella foto: Un vecchia costruzione dell'ex colonia penale di Capraia.

LIVORNO – Ogni martedì alle 19 sulla piattaforma LIVU' <https://livu.it/> c'è la nuova rubrica Marea di Analogica: dieci clip sul rapporto livornesi e mare, con immagini tratte da vecchi filmini di famiglia. Si tratta di un progetto in dieci puntate, promosso dal Comune di Livorno e realizzato dall'associazione 8mmezzo, dedicato al racconto del rapporto tra Livorno, il livornese e il mare che viene esplorato in tutte le sue molteplici forme nelle pellicole

recuperate e assemblate dall'Associazione Culturale 8mmezzo, da anni dedicata a far rivivere le vecchie pellicole di famiglia girate in 8mm, super8, 16mm. "È la restituzione alla città, attraverso filmati amatoriali, di luoghi a tutti noi familiari rivisti alla luce del tempo", così l'assessore alla Cultura Simone Lenzi ha commentato l'operazione. "Le immagini sono state ricavate attingendo al ricco archivio della

8mmezzo, utilizzando filmati girati da famiglie livornesi dagli anni '50 agli anni '90 – ha raccontato Michele Lezza nel corso di una conferenza stampa. "Le 10 clip di 3/4 minuti l'una, che vengono da materiali inediti, contengono da pesca, stabilimenti balneari (una tutta dedicata ai Pancaldi), una su Capraia, e poi luoghi simbolo del lungomare, fortezze. Una clip è un montaggio di soli tuffi".

La prima puntata è stata dedicata all'isola di Capraia ed è stata realizzata con immagini sempre dagli anni '50 agli anni '80 dell'archivio in 8mm e Super8 di 8mmezzo.

Le clip saranno suddivise per argomenti ed il filo conduttore è appunto il mare: immagini di livornesi sugli stabilimenti balneari, uomini alle prese con la pesca, gare remiere, passeggiate lungo la magnifica costa. A queste si aggiungeranno i luoghi simbolo come la Terrazza Mascagni, il porto e le due fortezze. Le clip sono state montate da Michele Lezza e le musiche che accompagneranno le immagini sono state realizzate appositamente dal musicista Simone Di Maggio con la grafica dell'artista Umberto Staila.

Ecco il clip dei video <https://urlsand.esvalabs.com/?u=https%3A%2F%2Fmega.nz%2Ffolder%2FYp0EUAwC%23uUqLxRG73A4jiuqFtFuSrQ&e=cb36262e&h=42497b06&f=n&p=y>.

IN PARTENZA DAL 7 APRILE

Il progetto EasyLog con la Camera di Commercio

Formazione online e gratuita per gli imprenditori della logistica

LIVORNO – È pronto a partire mercoledì prossimo 7 aprile il nuovo percorso di alta formazione destinato agli operatori della logistica promosso dalla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno nell'ambito del progetto EasyLog. Il percorso formativo sarà strutturato in 5 moduli da 30 minuti ciascuno, fruibili online in ogni momento della giornata per soli 15 giorni, e avrà come temi fondamentali i benefici e le opportunità dell'ICT a supporto della logistica portuale e il funzionamento, gli obiettivi e le opportunità del progetto e sistema EasyLog, illustrato anche sui singoli porti di Livorno e Portoferraio.

Si tratta di un'opportunità di grande interesse – sottolinea la CdC – per poter essere coinvolti nel progetto Easylog, uno strumento in grado di offrire soluzioni innovative al settore della logistica portuale. Le rapide trasformazioni economiche e tecnologiche infatti cambieranno profondamente questo settore: ciò rappresenta una grande opportunità di crescita e sviluppo per le imprese, ma anche un potenziale rischio. Nel nostro contesto, queste dinamiche, asso-

ciate all'attuale frammentazione del sistema dei trasporti dell'area, che peggiora l'accessibilità territoriale e determina un aggravio dei costi logistici che si riflette in un minor livello di competitività, minacciano la sopravvivenza stessa di molte imprese, che rischiano di essere tagliate fuori dalla concorrenza internazionale.

L'unica risposta possibile è l'innovazione tecnologica che, associata alla formazione continua delle risorse umane, non garantisce alle imprese quei vantaggi competitivi che diminuiscono i rischi associati alla concorrenza internazionale, ma offre anche enormi opportunità di crescita e sviluppo.

Il progetto interreg Marittimo Italia-Francia EasyLog, promosso sul nostro territorio dalla CCIAA della Maremma e del Tirreno, offre alle imprese operanti in questo settore strumenti importanti per affrontare le nuove sfide.

Oltre alla possibilità di utilizzare gratuitamente un innovativo software per la gestione integrata della catena logistica, EasyLog offre agli imprenditori e agli addetti delle imprese una formazione di alto livello, garantita dall'Università

di Cagliari e dell'Università di Genova. La formazione, online e gratuita, prenderà avvio nel mese di aprile 2021 (i contenuti formativi saranno online, per 15 giorni, dal 7 aprile 2021). Inoltre, per agevolare al massimo le imprese, il collegamento ai contenuti formativi, è organizzato in modo da essere seguito in qualsiasi momento della giornata.

Per le imprese interessate a partecipare, il link per a manifestare il proprio interesse è il seguente: <http://bit.ly/EasyLogFormazione>.

Nel modulo è possibile trovare tutte le informazioni su tempi e modi relativi al corso di formazione. In ogni caso, per maggiori informazioni, è possibile contattare la referente del progetto dottoressa Marta Mancusi (promozione@lg.camcom.it) o la società Simurg Ricerche di Livorno (simurg@simurgricerche.it - 0586-210.460), incaricata di svolgere tutte le attività di supporto per il progetto EasyLog.

È importante sottolineare che la manifestazione di interesse non comporta alcun onere per l'impresa, né alcun obbligo o vincolo. La partecipazione al corso è puramente volontaria e libera.

Piattaforma espositiva a Bologna appuntamento dal 6 all'8 luglio

Il rinvio del network espositivo riguarda Accadueo, CH4, Dronitaly, ConferenzaGNL, HESE e Fuels Mobility

BOLOGNA – Si sposta di due settimane il network espositivo di BolognaFiere che, partendo da Accadueo (la Mostra internazionale dell'acqua) e CH4 (il salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas) ha dato via a una piattaforma ad altissimo indice di innovazione, con lo svolgimento in contemporanea di altre quattro iniziative dedicate a mobilità sostenibile, carburanti e nuovi vettori energetici.

Accadueo, CH4, Dronitaly, ConferenzaGNL, HESE Hydrogen Energy Summit&Expo e Fuels

Mobility sono gli eventi protagonisti del network espositivo in programma il 6, 7 e 8 luglio che si completerà con un articolato programma di convegni e webinar.

Le nuove date danno ulteriori rassicurazioni in merito all'evoluzione dell'emergenza pandemica che, anche grazie al progredire delle campagne vaccinali, offre maggiori garanzie per lo svolgimento della manifestazione e sulla possibilità di movimento degli operatori del settore.

Il 6, 7 e 8 luglio BolognaFiere offrirà, in un'unica location, una visione integrata e sinergica di

settori strategici per il rilancio dell'economia in chiave ambientale, come ribadito anche dalle linee guida della UE, con:

1. Accadueo, la Mostra internazionale dell'acqua proporrà in questa edizione percorsi espositivi dedicati a tecnologie, trattamenti e sistemi di distribuzione digitali con un focus centrale alla sostenibilità;
2. CH4, il salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas;
3. HESE - Hydrogen Energy Summit&Expo, iniziativa finalizzata allo sviluppo della filiera

Genova Sailing Week conclusa la nuova edizione

La famosa settimana di regate di Genova nel ricordo di Paolo Scerni



GENOVA – Un Golfo di Genova dai toni grigi ha dato il benvenuto e l'arrivederci agli equipaggi che hanno partecipato alla 'prima' riedizione della Genova Sailing Week, manifestazione nel ricordo di Paolo Scerni, più volte protagonista delle regate del Club e tragicamente scomparso di recente.

Tre i giorni di regate per le Classi ORC e IRC, accolte con molto entusiasmo da tutti i partecipanti in mare da giovedì a sabato. Fare vela

a grandi livelli si può, anche in questo periodo, dove la sicurezza e il rispetto delle normative Covid sono il punto di partenza per il successo di un appuntamento come questo. "Organizzare regate in questo periodo era una grande scommessa – così il commento del presidente dello Yacht Club Italiano Gerolamo Bianchi – ma lo sport, ove possibile, cerca di non fermarsi. Nell'ultimo mese siamo riusciti a mandare in acqua centinaia di velisti con regate

tutti i weekend, dai ragazzini degli Optimist sino ai 'grandi' della Genova Sailing Week, con una grande attenzione per il rispetto dei protocolli di sicurezza a terra e un'attenta regia delle procedure in mare. Al di là dei vincitori sportivi di queste regate, il nostro plauso va ai partecipanti, a tutto lo staff in mare e a terra, agli sponsor e a tutti coloro che si sono adoperati per la riuscita di questo evento. Numeri a parte, è davvero importante mandare segnali positivi e cercare di andare avanti con i programmi sportivi. In questi giorni il vento non è mancato e la nostra maggiore soddisfazione è stato il grande entusiasmo di tutte le persone che abbiamo visto in mare".

Le classifiche complete sono sul sito yachtclubitaliano.it.

Fotogallery completa alla pagina Facebook dello YCI.

La Genova Sailing Week è organizzata dallo Yacht Club Italiano in collaborazione con la Federazione Italiana Vela, il patrocinio della Regione Liguria e del Comune di Genova e il supporto dei partner tecnici: SLAM, Banca Patrimoni Sella & C, Sella Leasing, Veneziani Yachting, Gruppo Boero, North Sails Sailmaking e B&G.

IN TRE GIORNI DI OTTOBRE A VERONAFIERE

Vinitaly si riaccende con la Special Edition

Presentata la roadmap 2021 del brand del vino italiano nel mondo, strumento di politica industriale per la ripartenza della filiera vitivinicola nazionale

VERONA – Il mondo del vino riparte ancora da Vinitaly con un'edizione speciale della manifestazione in programma a Veronafiere dal 17 al 19 ottobre 2021. Un appuntamento b2b in presenza e sicuro, pensato e posizionato strategicamente come punto di arrivo delle prime iniziative commerciali all'estero al via dal 3 aprile in Cina, per poi ripartire con slancio verso il 54° Vinitaly, dal 10 al 13 aprile 2022.

La Special Edition di ottobre ha l'obiettivo di riunire istituzioni, associazioni di filiera e aziende, coinvolgendole in un progetto di sistema che rappresenta il primo evento business del 2021 dedicato al settore vitivinicolo.

«Il vino italiano è un settore fondamentale che esprime un valore alla produzione di circa 12 miliardi e un export che nel 2020 si è fermato a 6,3 miliardi di euro, in flessione del 2,3% rispetto all'anno precedente – spiega Maurizio Danese, presidente di Veronafiere –. In questo scenario ritornare a programmare e a fare eventi in presenza è ancora più fondamentale. Lo confermano gli operatori nazionali ed esteri di Vinitaly in un sondaggio realizzato tra dicembre e gennaio scorsi: oltre il 30% del campione ha evidenziato che partecipare alle fiere sarà ancora più importante che in passato,



mentre più del 60% ritiene che le fiere saranno ugualmente rilevanti».

Vinitaly Special Edition 2021 si caratterizza quindi per essere un vero e proprio strumento di politica industriale per la ripresa delle relazioni commerciali a livello nazionale.

Il format poggia su quattro pilastri.

Prima di tutto la manifestazione si svolgerà in presenza nel quartiere fieristico di Veronafiere: uno spazio delimitato, controllato e sicuro grazie al protocollo safetybusiness di prevenzione validato dal Comitato Tecnico Scientifico e da Aefi, l'associazione di riferimento delle fiere italiane. Un modo per riscoprire l'importanza e il valore delle relazioni umane e per creare anche nuove sinergie con mondi diversi, come quello delle gallerie e dei collezionisti, protagonisti di ArtVerona, rassegna di Veronafiere sull'arte contemporanea che si tiene fino al 17 ottobre in fiera.

Il secondo punto fermo è la caratterizzazione esclusivamente professionale dell'evento, con ingresso riservato agli operatori del comparto, degustazioni fisiche e online, un focus sul mercato Italia, i workshop e gli approfondimenti del wine2wine Business Forum (18-19 ottobre). Ad aprire i lavori saranno gli Stati generali del vino 2021: un convegno con la partecipazione di 50 top manager del mondo del vino, le istituzioni e i rappresentanti dell'Unione europea che si confronteranno sullo scenario attuale e sulle prospettive future.

«L'asse del mercato è mutevole e non solo per l'emergenza – commenta Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere –. Secondo quanto segnalato dal nostro Osservatorio Vinitaly-Nomisma Wine Monitor, se analizziamo nel loro complesso i risultati di gennaio di quest'anno con lo stesso mese del 2020, in regime pre-Covid, per l'Italia la partenza è con un gap a valore del -19% nei primi 10 mercati della domanda.

Dati ancora parziali ma che fanno riflettere su quanto sia fondamentale in questo periodo complesso potenziare l'azione di promozione sui buyer chiave. Vinitaly, anche nel 2021, servirà proprio a questo».

Terzo pilastro della Vinitaly Special Edition è l'internazionalità. Veronafiere, con ICE-Agenzia e Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, è già al lavoro per permettere l'arrivo di buyer selezionati dall'estero, in particolare da nazioni target quali Stati Uniti e Cina, attraverso corridoi verdi sanitari.

Infine, sarà riservata grande attenzione alle aziende che parteciperanno alla Special Edition, affinché possano capitalizzarla come strumento di marketing, comunicazione e formazione professionale. Agli espositori verranno offerte aree preallestite chiavi-in-mano, comprensive di servizi. A disposizione degli iscritti ci sarà anche la vetrina virtuale e le soluzioni di networking digitali della nuova piattaforma online "Vinitaly Plus", per integrare e ampliare le potenzialità della rassegna fisica.

La Special Edition rappresenta un appuntamento importante per la community di Vinitaly, ma è soltanto una delle numerose tappe della roadmap di Veronafiere che accompagna il vino made in Italy nel mondo, con la sua cultura e i suoi protagonisti. Il sistema-Vinitaly può contare infatti su una galassia di eventi già programmati fino al 2022.

Quest'anno dopo Vinitaly Russia a Mosca (23 marzo) e San Pietroburgo (25 marzo), si espone in questi giorni in Cina, a Chengdu (3-6 aprile). Sempre in Cina, a Shenzhen, va in scena a giugno (8-10) la seconda edizione in presenza di Wine To Asia.

Nello stesso mese, ricco calendario anche a Verona con Vinitaly Design International packaging competition (11 giugno), Vinitaly 5 Star Wines The book (16-18 giugno), OperaWine (19-20 giugno), dove degustare il meglio della produzione vitivinicola italiana selezionata da Wine Spectator, per finire con i corsi della Vinitaly International Academy (21-24 giugno). A settembre, Vinitaly è a Pechino (13-17) e poi in Brasile, per Wine South America (22-24). Chiude il cerchio nel 2022 la 54a edizione di Vinitaly a Verona (10-13 aprile).

PER LA BOZZA DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Gioia Tauro su Crotone scontro con la CdC

Duro richiamo del commissario Agostinelli contro gli "interessi di parte"



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO – L'Autorità Portuale di Gioia Tauro scende in campo su alcune prese di posizione del territorio in relazione al porto di Crotone che possono anche sembrare surrettizie in vista dell'auspicata "normalizzazione" della gestione dell'AdSP. E ancora una volta si tratta di scontri tra compiti istituzionali e le richieste di privati sull'uso delle aree.

"L'Authority non può essere portatrice di interessi di parte", scrive il commissario straordinario Andrea Agostinelli che chiarisce a chiare lettere, la posizione dell'ente, oggetto ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di evidenti interessi privatistici.

"È bene chiarire - continua Agostinelli - che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l'Autorità portuale è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotone, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotone, avente ad oggetto in primis la variante al Piano Regolatore Portuale".

L'Autorità Portuale, contrariamente a quanto sostenuto dall'Ente

Cameralare - che è un soggetto rappresentativo di interessi "di parte" - sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, - aggiunge Agostinelli - ha purtroppo interrotto questo iter."

Di certo l'Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l'Ente Cameralare (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasferire nel prossimo PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima e della Camera di Commercio, l'Autorità ha presentato una variante localizzata all'attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan.

"Non si comprende - continua Agostinelli - perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che - se da un lato - ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all'interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l'operato dell'Autorità Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative.

"Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la

legittima e lineare attività amministrativa dell'Ente, minano l'azione di ripristino della legalità all'interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro - ribadisce il commissario straordinario - mi preme ulteriormente chiarire che l'Autorità Portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato che ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa

particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale.

"Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro esulano, com'è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce

www.marinacalademedici.it

43° 23', 81° N • 10° 25', 52° E

RENT or BUY YOUR FRONT ROW SEAT

MARINA CALA DE' MEDICI
CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE
IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211
ormeggi@marinacalademedici.it

l'Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. È pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale,

portata avanti sull'argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio".

INSIEME AD ALTRI TREMILA ADERENTI NEL MONDO

Pillarstone entra nella UN-PRI

La piattaforma che supporta il rilancio di aziende ha aderito ai Principi per l'Investimento Responsabile delle Nazioni Unite

MILANO – Pillarstone, la piattaforma industriale e finanziaria che supporta il rilancio di aziende con beneficio di tutti gli stakeholders, ha annunciato di aver sottoscritto i Principes for Responsible Investment sostenuti dalle Nazioni Unite, la rete globale internazionale di asset manager investitori finanziari che operano per mettere in pratica i migliori principi degli investimenti responsabili.

Questo traguardo è un ulteriore passo nella politica di responsabilità

sociale d'impresa di Pillarstone - sottolinea l'azienda - e un rafforzamento del suo impegno sociale e ambientale nello svolgimento della propria mission. Come firmatario, Pillarstone si impegna al rispetto dei sei principi di investimento dei PRI e a incorporare fattori ambientali, sociali e di governance (ESG) - nel proprio processo di investimento.

UN-PRI è un network di investitori istituito nel framework del programma delle Nazioni Unite (UNEPFI). A

marzo 2020, gli aderenti a PRI erano quasi 3000 per un AUM complessivo di più di \$103 trilioni.

Gaudenzio Bonaldo Gregori, ceo di Pillarstone, ha così commentato: "Non è solo una questione di cosa facciamo, ma di come e perché. Il modo in cui raggiungiamo i nostri obiettivi è importante quanto gli obiettivi stessi, e l'arrivo atteso di masse significative di UTP sul mercato nei prossimi mesi a causa degli effetti della pandemia, ci dà una responsabilità ancora maggiore nell'aiutare le aziende in temporanea difficoltà finanziaria ma con modelli di business fondamentalmente solidi. Con più di 2,6 miliardi di AUM e panel ampio di società di portafoglio, siamo leader nel settore e sentiamo la responsabilità di creare benefici di lungo termine per tutti i soggetti coinvolti nei processi di turnaround: dipendenti, comunità, clienti, fornitori e banche. L'adesione annunciata oggi è testimonianza dell'impegno concreto di Pillarstone alla creazione di valore sostenibile per tutti i propri stakeholder".

PER LE PROVINCE DI LIVORNO E DI GROSSETO

Mazzata Covid sul lavoro (-30%)

C'è sempre più attenzione alla riqualificazione "digitale" del personale interno - Richieste competenze green per 8 assunzioni su 10



Riccardo Breda

LIVORNO - Loshock da Covid-19 freni i programmi di assunzione delle imprese nel 2020 - scrive nel suo ciclo rapporto la Camera di Commercio della costa toscana - con un calo del 30% rispetto al 2019 (corrispondente a circa 8000 contratti di lavoro in meno, inclusi quelli stagionali e di collaborazione). Le imprese di maggiori dimensioni, anche nel 2020, sono risultate più attive nella ricerca di personale. Nonostante la contrazione dell'occupazione, continua a salire la difficoltà di reperimento dei profili ricercati (24,1% contro il 23,4% del 2019). Tra i più difficili da trovare: Ingegneri, architetti e professionisti assimilati; specialisti in scienze matematiche, informatiche, fisiche e naturali; Specialisti in scienze umane, sociali, artistiche e gestionali.

La domanda di lavoro pianificata nel 2020 dalle imprese con dipendenti (pari a quasi 19 mila unità) riflette dunque gli effetti della grave crisi pandemica, a cui le imprese hanno risposto introducendo cambiamenti difficilmente reversibili e innescando un'accelerazione anche in diversi aspetti della trasformazione digitale e green.

"I dati non sono dissimili da quelli nazionali - è il commento del presidente Riccardo Breda - ma sono veramente preoccupanti se consideriamo che le nostre province di Grosseto e Livorno erano già fragili prima della crisi innescata dall'emergenza Covid. Abbiamo perso migliaia di contratti di lavoro, e siamo ancora della bolla protettiva del blocco dei licenziamenti. A questo si aggiunge la difficoltà di reperimento delle professionalità che hanno le imprese più strutturate. Da sempre esiste uno scarto tra offerta e richiesta per le figure più specializzate, ulteriormente ampliato dall'accelerazione digitale intrapresa dalle imprese in questo momento, per cui esistono ampi margini di crescita per le figure formate nel digitale e nelle professioni green.

Tutto questo ci deve far riflettere sul domani, perché ci troveremo presto ad affrontare una situazione ancora più difficile, alla quale è essenziale rispondere al meglio.

Da tempo la Camera di Commercio ha investito nella formazione specializzata, sia direttamente che a livello regionale nel sistema camerale e in collaborazione con la Regione Toscana.

Ora è ancor più essenziale cogliere le opportunità del cambiamento in atto, investendo sulla formazione specializzata adeguata, agendo fuori dal percorso scolastico, per favorire non solo l'ingresso di questi giovani nel mondo del lavoro, ma attraverso di essi innovare profondamente anche il tessuto d'impresa."

Circa 6 imprese su 10 nel 2020 hanno effettuato investimenti nei vari ambiti della trasformazione digitale. Molte imprese sono intervenute sul modello organizzativo aziendale soprattutto per favorire la ripresa delle attività ovvero adottando nuove regole per la sicurezza sanitaria dei lavoratori, l'uso di nuovi presidi e del risk management nonché investendo in strumenti di lavoro agile. Una buona parte delle imprese ha operato per una modifica dei modelli di business, puntando principalmente sull'adozione di sistemi evoluti di analisi dei comportamenti e dei bisogni dei clienti per garantire la personalizzazione del prodotto o servizio offerto. Quanto agli aspetti tecnologici gli investimenti sono stati orientati prevalentemente sulla sicurezza informatica e su internet alta velocità, cloud, mobile e big data analytics.

Saranno quindi proprio le competenze digitali, richieste al 51,7% dei profili ricercati nel 2020, uno dei principali driver su cui faranno leva le imprese per gestire la fase di recupero che si aprirà nei prossimi mesi. Mentre per 8 posizioni di lavoro su 10 sono state richieste competenze green che costituiscono un altro fattore strategico di competitività a livello trasversale.

Per affrontare la complessità delle sfide in atto le imprese puntano su figure dotate di maggiori competenze trasversali, comunicative, tecnologiche e green, ma anche di esperienza, richiesta nel 67,6% dei casi.

Da quest'anno l'indagine Excelsior monitora più specificamente il fabbisogno di titoli ITS (Istituto Tecnico Superiore) agli altri titoli di studio. Per il 2020 la domanda espressa dalle

imprese livornesi per questa tipologia di titolo di istruzione equivale al 2,5% del totale entrate previste nel 2020, quota superiore a quella regionale ma sostanzialmente in linea con quanto risultante nel contesto nazionale. Per questo livello di istruzione si registra la più alta difficoltà di reperimento da parte delle imprese livornesi (e non solo) tanto che la quota di irreperibili sul totale è risultata pari al 38,6%. Da notare come l'indirizzo di studio più segnalato dalle imprese per questo livello di istruzione è quello denominato "Mobilità sostenibile".

Sono queste alcune delle tendenze che emergono dal Rapporto sui fabbisogni occupazionali 2020 delle imprese dell'industria dei servizi con sede in provincia di Livorno, contenente un approfondimento dei dati del Sistema Informativo Excelsior di Unioncamere e Anpal che realizza un monitoraggio dei flussi di entrata nelle

imprese e delle competenze richieste dal mercato del lavoro. Il rapporto è stato realizzato dal Centro Studi e Servizi, Azienda speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, ed è consultabile sul sito camerale https://www.lg.camcom.it/pagina1753_studi-e-ricerche.html.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVICommerciale/PRI/Amm.
STEFANO BENENATIGrafica e impaginazione
GRAZIA BOSONEDirezione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
www.lagazzettamarittima.itEditore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76Autorizzazione del Tribunale di
Livorno n. 217 del 10 giugno 1968Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica ItalianaE' 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

**Centro
Internazionale
Spedizioni s.p.A.**

**IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI**

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com - e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Suez riaperto ma anche

ne si svolge in grandi convogli per smaltire le lunghe attese. Il primo commento dell'avvenuta "liberazione" della nave è arrivato da FederPetroli. "Su Suez c'è stato troppo allarmismo sul petrolio. Il rialzo dei prezzi è dovuto ad una situazione momentanea ma le rotte del greggio internazionale, per nostra fortuna, viaggiano anche attraverso canali diversi e infrastrutture di collegamento come gli oleodotti": queste le parole del presidente di FederPetroli Italia Michele Marsiglia. "Il problema a livello merceologico generale esiste. Spesso anche in Italia assistiamo a situazioni simili. Le infrastrutture portuali in Italia presentano delle lacune e più volte le navi riscontrano difficoltà per il poco pescaggio nei canali petroliferi per lo scarico del greggio, questo ovviamente compromette le politiche di pricing incidendo sui costi di nolo, assicurativo e nella catena complessiva sul costo finale del prodotto. Disincagliata la nave adesso sono tornate normali procedure di transito ed è ripresa la normalità negli approvvigionamenti".

LONDRA—Il blocco del Canale di Suez per l'incaglio del gigante Evergreen sta rilanciando con forza la tesi dei sostenitori della rotta nell'Artico. Con gli argomenti già datempo illustrati della brevità tra il Far East e l'Europa del Nord, su un mare che grazie allo scioglimento dei ghiacci è sempre più praticabile. La circumnavigazione dell'Africa, in tempi di caro Fuel come questi, è molto più costosa anche in termini di tempo.

Per parallelismo anche la rotta dello stretto di Bering, tra l'America del Nord e la calotta Artica per unire l'Atlantico e il Pacifico, è sempre più all'attenzione delle compagnie navali e degli Stati. Con crescenti impegni anche di vigilanza militare e di "mostrar bandiera" tra USA, Canada Russia e Cina, ma non sole.

C'è anzi una specie di impegno globale cinese che sull'Artico ha impostato una delle sue nuove "vie della Seta" che interessano in particolare l'Europa ma più in generale tutto il mondo. Che la rotta dell'Artico oggi non sia più proibitiva lo hanno confermato, oltre che i russi, proprio i cinesi. Sono stati presi accordi anche commerciali e la nuova Via della Seta ha iniziato a essere costruita in collaborazione con le nazioni partecipanti agli impegni costruendo un vasto sistema di trasporto ultramoderno. Non solo ferroviario ma anche e specialmente marittimo che vede l'Artico e le sue rotte al centro delle iniziative.

Proprio seguendo la rotta artica già a fine gennaio 2019 una nave mercantile cinese appositamente

costruita come rompighiaccio è arrivata alla sua destinazione in Europa, dopo aver fatto il suo viaggio inaugurale attraverso l'Oceano Artico.

"Tian En", una nave multifunzionale che è stata costruita dalla statale Cosco Shipping ha attraversato l'Artico ed è arrivata nel Canale della Manica raggiungendo poi il porto di Rouen in Francia prima di dirigersi successivamente verso Nord, nei Paesi Bassi e la Svezia. La nave ha consegnato 37.000 metri cubi di materiale eolico ed è tornata in Cina con merci provenienti dall'Europa sempre attraverso l'Artico. La Cina ha soprannominato la rotta Via della Seta Polare e la considera già un'alternativa concreta alla rotta di navigazione tradizionale che attraversa l'Oceano Indiano e il Canale di Suez.

Sebbene il percorso porti sfide, come iceberg e banchisa, il comandante di "Chen En" Chen Xiangwu ha detto a Xinhua che è "la via più breve che collega l'Asia Nord-Orientale e l'Europa Settentrionale, e soprattutto oggi è sicura".

I cinesi non sono gli unici a vederla così. E proprio di questi tempi, con i problemi di Suez, il tema è tornato della massima attualità.

Anamnesi degli incidenti

- sono passate attraverso il canale nel 2020 con una media di 51,5 navi al giorno. Il Canale di Suez ha un eccellente record di sicurezza generale - dice ancora il report - con incidenti di navigazione estremamente rari. Ci sono stati 75 incidenti di navigazione segnalati in totale nel canale negli ultimi dieci anni, secondo l'Allianz Global Corporate & Specialty Safety & Shipping Review 2020. Più di un terzo ha coinvolto navi container (28).

Tra il 2013 e il 2016 c'è stata una media di 12 incidenti di navigazione all'anno, ma i numeri sono diminuiti da allora. La media di dieci anni è di 8 incidenti all'anno.

Gli incagli (come l'incidente della Ever Given) sono la causa più comune di incidenti di navigazione nel canale: 25 sui 3 di tutti gli incidenti di navigazione nel canale. Insieme agli incidenti di incaglio, collisione e contatto rappresentano la metà di tutti gli incidenti di navigazione nel Canale di Suez negli ultimi dieci anni (38 in totale).

I guasti agli apparati motore sono l'altra causa principale degli incidenti di navigazione nel Canale di Suez, con 21 incidenti in dieci anni.

C'è stata solo una perdita totale di una nave riportata nel Canale di Suez negli ultimi dieci anni, avvenuta nel 2011: è stata una nave da carico chiamata Maryam che è affondata dopo aver caricato del bitume.

Se l'Italia collassa

nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno".

Secondo Alessandro Santi, presi-

dente della Federazione nazionale agenti marittimi, Federagenti, "la sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare, per l'approvvigionamento di materie prime, di energia, per poter esportare i suoi prodotti. In una parola: per essere competitiva".

Secondo Santi è venuto il momento di cambiare rotta: gli agenti marittimi in primis, ma tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi "devono mettersi in gioco con forza per rafforzare la centralità dell'economia dei trasporti marittimi, facendo in modo che quanto accaduto in questi giorni non venga velocemente dimenticato". "Senza i trasporti marittimi l'economia italiana - conclude il presidente di Federagenti - non esiste è un blocco prolungato di Suez, venendo all'attualità, ne annienterebbe la competitività e la capacità di stare sui mercati. Il nostro dovere è d'ora in avanti quello di farlo capire anche all'opinione pubblica, perché smuovano istituzioni, partiti, politica e burocrazia, che hanno trasformato 8000 chilometri di coste, negli argini di un acquitrino".

In questa ottica - secondo Federagenti - è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all'importanza del Canale di Suez e alla necessità di tutelarne la piena operatività. Amagior ragione per l'Italia che da Suez dipende per l'approvvigionamento via mare di energia, di materie prime e per l'export di una quota superiore al 40% del totale. Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il Canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l'Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d'acqua, che per l'Italia rappresenta un'infrastruttura economica prioritaria".

Livorno gli ingressi

della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di guardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro».

Soddisfatto della riuscita dell'iniziativa il direttore marittimo della Toscana, c.v. Gaetano Angora: «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accostò della nave in deroga all'ordinanza vigente, la Capitaneria di Porto - nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l'Autorità di Sistema Portuale e l'Autorità marittima - ha convocato una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, la Capitaneria si è espressa favorevolmente per una nuova sperimentazione raccomandando che le richieste siano inoltrate il prima possibile, affinché si possano valutare gli aspetti rien-

tranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione».

Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnici nautici del porto di Livorno «che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».

Darsena Toscana tra -12

mega-pescaggi. E se la lezione di una decina di giorni fa a Suez ha innescato qualche ripensamento nei teorici, sul piano pratico basta scorrere l'elenco delle navi in costruzione per non illuderci. Il gigantismo non molla.

Tutto ciò premesso, torniamo a Livorno, in attesa della Darsena Europa: e di recente anche il commissario governativo per la sua realizzazione - il neo-presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri - ha dichiarato che i lavori potranno cominciare nel 2022. Ottimismo acrobatico? Guerrieri è un uomo prudente, dunque dobbiamo credergli. Ma comunque per qualche anno dovremo ancora accontentarsi della Darsena Toscana. E se davvero possiamo già puntare a un pescaggio di 12 metri all'ingresso, non saremmo poi messi così male.

Posso anche aggiungere una notizia: da quello che mi risulta (ed ho fonti sicure) ci sono già stati altri ingressi a -12 precedenti all'"Alexandra" e non pochi: almeno una trentina nell'arco di un anno. Con tutte le precauzioni del caso, con atti di cosciente coraggio di piloti e comandanti, ma ci sono stati; e nessuno ci ha rimesso le penne. Se quindi riusciremo anche a eliminare quegli strameletti tubi dell'Eni e attivare il famigerato microtunnel, allargando quindi ancora un po' la strettoia del Marzocco, saremo davvero in grado di ufficializzare la soglia a -12 metri. E perché no? Un po' di più ancora...

Rimane il problema dei fanghi dello Scolmatore e dei Navicelli, che continuano ingloriosamente a impastare la Darsena Toscana ad ogni apertura delle porte vinciane, senza che si veda una possibilità di tornare in tempi brevi quella sciagurata via d'acqua. Dunque occhio: perché entrare a -12 metri per poi rischiare di incocciare un mammellone di fango pisano non è proprio l'ideale...

Per Circle SpA bilanci e utile

ta, come annunciato lo scorso 30 novembre, riteniamo di particolare centralità l'accordo di joint venture con Magellan, realtà portoghese attiva nel campo dell'advocacy presso le Istituzioni europee con cui stiamo integrando il team della Circle Connecting EU per massimizzare la nostra capacità di beneficiare delle opportunità derivanti dal fondo Next Generation EU e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Importantissimi piloti di progetti EU su servizi innovativi marittimi, logistici e doganali sono poi in corso nel Mediterraneo, con la partecipazione di due dei più importanti armatori italiani, Ignazio Messina & C e Tarros.

Ricordo inoltre che a luglio abbiamo rafforzato Log@Sea portando al



51% la nostra partecipazione nella rete di impresa per essere ancora più incisivi nell'offerta al mercato di servizi per la digitalizzazione dei nodi portuali e intermodali grazie anche ai più evoluti moduli di VCA ("Video Content Analysis") basati su tecniche di Machine Learning e Deep Learning ("AI technology"), Blockchain e IoT.

Infine, vorrei menzionare due importanti tasselli che stanno dando ulteriori elementi di competitività alla nostra organizzazione: le nuove linee di business EU Branding, che ha come mission il rafforzamento del posizionamento a livello europeo di aziende e organizzazioni attive nei settori portuale, dei trasporti e della logistica, e Optimization 4.0, che porterà avanti progetti di ottimizzazione dei principali porti ferroviari e dei nodi logistici intermodali".

Attenti all'alternativa

ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme".

Federlogistica in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l'esistenza di una vera emergenza.

"Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini - prosegue il presidente di Federlogistica - su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans: ma occorre un impegno consapevole di tutto il governo anche per affrontare bru-

sche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica".

"Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale - conclude Merlo - ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare".

Su Suez - ha scritto FederPetroli in una sua nota - c'è stato troppo allarmismo sul petrolio. "Il rialzo dei prezzi è dovuto ad una situazione momentanea ma le rotte del greggio internazionale, per nostra fortuna, viaggiano anche attraverso canali diversi e infrastrutture di collegamento come gli oleodotti". Queste le parole del presidente di FederPetroli Italia Michele Marsiglia.

"Il problema a livello merceologico generale esiste. Spesso anche in Italia assistiamo a situazioni simili. Le infrastrutture portuali in Italia presentano delle lacune e più volte le navi riscontrano difficoltà per il poco pescaggio nei canali petroliferi per lo scarico del greggio, questo ovviamente compromette le politiche di pricing incidendo sui costi di nolo, assicurativo e nella catena complessiva sul costo finale del prodotto.

"Disincagliata la nave - conclude Marsiglia - adesso normali procedure di transito e ripresa normalità negli approvvigionamenti".

TDT Livorno entra nel servizio AL6

dall'AdSP.

Dalla direzione del TDT si esprime ovviamente soddisfazione per il nuovo importante traffico che incrementerà certamente i volumi sia in partenza che in arrivo su Livorno, con riflessi positivi anche sulle imprese del centro Italia che esportano negli USA.

Standard Transit Times (in days): Westbound:

	To	USNYC	USORF	USSAV	USMIA
From	Day	MON	THU	SUN	TUE
ESALG	MON	21	24	27	29
ITLIV	FRI	17	20	23	25
ITGOA	MON	14	17	20	22
FRFOS	TUE	13	16	19	21
ESBCN	THU	11	14	17	19
ESVLC	SAT	9	12	15	17

Eastbound:

	To	ESALG	ITLIV	ITGOA	FRFOS	ESBCN	ESVLC
From	Day	SUN	THU	SAT	MON	WED	FRI
USNYC	WED	18	22	24	26	28	30
USORF	FRI	16	20	22	24	26	28
USSAV	MON	13	17	19	21	23	25
USMIA	WED	11	15	17	19	21	23





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



SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

La pesca in mare e il Covid-19



Nella foto: Una delle immagini storiche della pesca sul Tirreno.

Dal circolo della pesca dell’isola di Capraia ci scrivono:

Siamo un gruppetto di pescatori non professionisti che negli anni passati avevano anche organizzato alcune gare di pesca al tonno rosso, che si svolgevano nella cosiddetta “fossa D’Olivio” tra la nostra isola e la Corsica. Con le attuali restrizioni imposte dal governo per la pandemia, non abbiamo ben chiaro quali siano le attività di pesca sportiva ammesse e quali no. In particolare, per la pesca al tonno dalla barca dobbiamo essere almeno tre o quattro: è possibile, sia pure con tutte le precauzioni sanitarie, o siamo anche noi in... quarantena sul mare?

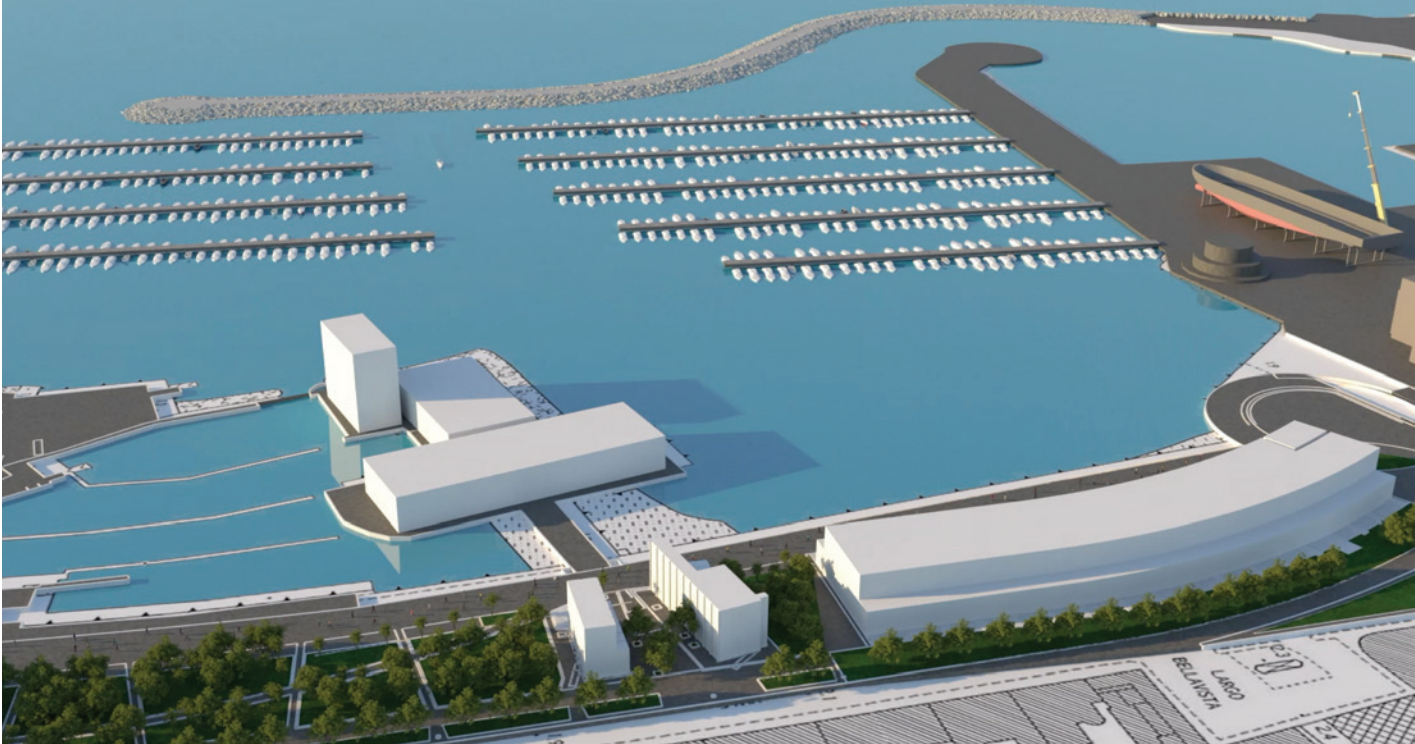
Sono passati parecchi anni da quando anche a Livorno si organizzavano gare di pesca d’altura, proprio al tonno: e da quando in Adriatico si svolgeva il “trofeo Mochi Craft” di pesca allo squalo, con grande partecipazione di esperti e appassionati da ogni parte d’Italia. Sembra passato un millennio, perché le regole sono molto cambiate. Per la pesca al tonno in particolare sarebbero ancora in vigore (salvo ulteriori interventi) le limitazioni di peso per ogni barca e il periodo: solo dal 16 giugno a metà ottobre, taglie non inferiori a 30 kg a preda o 115 cm di lunghezza, limiti di numero di prede per ogni singola barca. Meglio comunque consultare la Guardia Costiera locale, che ha un ufficio anche a Capraia e che può dare la garanzia di ogni aggiornamento.

Bellana e nautica, solo sogni?

Il signor Franco Giani, che opera nel campo dei supply per la nautica livornese, ci scrive:

Insomma, possibile che non si riesca a capire bene che succederà alle imbarcazioni da diporto del Mediceo di Livorno? Nell’ultima seduta del Comitato di Gestione dell’Autorità dell’ingegner Corsini era stato detto che il suo ente aveva pronta alla firma la concessione per il Marina del Mediceo, ma che per motivi di rispetto sarebbe stata lasciata la firma al successore. Non mi risulta che la firma ancora ci sia e che possano cominciare i lavori. Firma o no comunque, dove andranno le imbarcazioni che oggi stanno nel Mediceo, in particolare quelle del Muro del Pianto? Avevo letto della Darsena Nuova, ma che per le barche a vela vorrebbe dire essere condizionate dalle poche aperture del ponte girevole. Avevo letto dell’ok all’approdo turistico della Bellana, ma non se ne vede traccia. E di quest’ultima soluzione, quale dei tanti progetti che abbiamo visto cambiare ogni giorno sarebbe valido?

Belle domande. Ce le facciamo anche noi, senza avere le risposte ufficiali. Di recente Paolo Vitelli ha ringraziato Corsini anche su queste pagine, dando per certa la firma della concessione dopo oltre dieci anni di burocrazia. E possiamo capire che il nuovo presidente dell’AdSP voglia, prima di firmare, vedere un po’ le carte: in tempi come questi, ogni firma di un atto pubblico è come giocare alla roulette russa, quella della pistola alla tempia. Sulla Bellana poi, chi ci capisce è bravo. I progetti abbozzati si sprecano, ma i fatti latitano. Come se non ci fosse alcuna urgenza: dimenticando che in un approdo organizzato ogni tre posti barca si crea un posto di lavoro.



Nel disegno: Uno dei tanti abbozzi di progetto della Bellana.

Alla prova

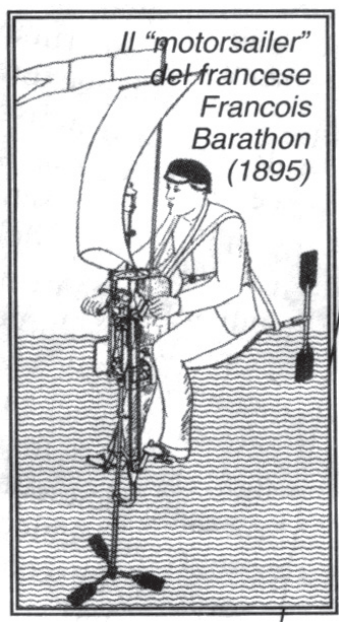
LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

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.

Come sognavano di andar per mare...



Un lettore di Palermo, che si firma Colapesce (ma non è il cantante di Sanremo, ci tiene a precisare) ci scrive una simpatica lettera metà tra la presa in giro e la serietà:

Mi diverto a leggere, qua e là, di certi tragicomici tentativi di navigare con invenzioni che, a detta di chi le proponeva, dovevano rivoluzionare il mondo: se non altro quello della mobilità nautica individuale. Pare che molti di questi pseudo-inventori fossero fissati nel trasferire in acqua i principi della bicicletta: pedali, manubri eccetera, tenuti a galla da cuscini pieni d’aria o chissà da cosa. Sapendo delle mie ricerche, un amico mi ha parlato di una stravagante bici nautica che sarebbe stata collaudata da un francese alla fine dell’ottocento, completa non solo di pedali ma anche di...vela! Ne sapete qualcosa, visto che su questa vostra pagina ho letto anche di cose più strane e inverosimili?

Caro Colapesce (o Colapisci come recita la leggenda della tua bella isola) in fatto di domande strane probabilmente sei tu a battere il record: ma se speravi di metterci in imbarazzo ti sei sbagliato. La...strana bicicletta marina con tanto di vela (ti alleghiamo un disegno che è apparso sulla rivista Bolina una quindicina di anni fa) fu effettivamente costruita e anche sperimentata nel 1895 dal francese Francois Batathon. Il...pilota era vestito e indossava un giubbotto salvagente, seduto su una specie di sella galleggiante. Il trabiccolo era strettamente legato al suo corpo da cinghie e l’asse verticale aveva incernierate sia le manovelle di guida collegate a una specie di elica-timone sia i pedali per una seconda elica in profondità. La piccola vela poteva funzionare, in aggiunta alle eliche, solo con vento di poppa. E presumibilmente solo con ariette leggere altrimenti avrebbe ribaltato in avanti tutto l’accrocco. Non siamo riusciti a trovare tracce dello sviluppo del suddetto accrocco: a naso potremmo anche azzardare che il povero Francois sia affogato al primo tentativo.

Il metal detector e la caccia ai tesori

Un giovane (si dice giovanissimo) lettore di Marina di Pisa, Giovanni Paola ci scrive:

Per caso ho letto da qualche parte che esistono strumenti molto sofisticati con i quali è possibile sondare il terreno alla ricerca di metalli sotterrati: e che questi strumenti hanno anche la capacità di distinguere tra semplici pezzi di ferro, di latta o alluminio, e metalli più preziosi. Un mio amico mi ha detto che anni fa c’era a Tirrenia, vicino alla mia casa, un esperto che con uno di questi strumenti passava in rassegna tutte le spiagge della zona e riusciva a raccogliere piccoli oggetti preziosi dissimulati sotto la sabbia per distrazione dei proprietari: trovava anelli, collanine d’oro, spille. Ho trovato su internet qualche notizia ma in particolare riferita all’estero e a strumenti militari (cercamine). L’idea di andare d’estate sulle spiagge dove migliaia di persone (Covid permettendo) possono perdere piccoli oggetti preziosi mi piace. Ma è possibile, anche in base alle leggi?

Le alleghiamo una foto di una vecchia e gloriosa rivista livornese da tempo defunta, che aveva visto negli anni tanti collaboratori appassionati, tra i quali il fotoreporter Aldo Laschetti, il giornalista Otello Chelli, il disegnatore Francesco Caprina e molti altri, tra i quali il nostro direttore. La foto è della copertina del settembre 1999 e mostra una bella ragazza che scende da una barca con un metal detector “civile” in mano. Era un modello della americana Garrett che funzionava anche in acqua, fino a circa 5 metri di profondità. Veniva importato da un piccolo imprenditore proprio della sua zona, che aveva anche creato a Tirrenia una pista ciclabile per bambini. Dopo la sua esperienza si è perduta traccia in zona ma i metal detector di oggi sono ovviamente ancora più prestazionali (e costosi). Troverebbe dei tesori? Ci può provare. E magari poi raccontarcelo.

-- ALL’INTERNO --	
MSC Crociere a MLA: vacanze studio in lingua.	a pag. 4
Presentato con l’Europa a Palermo il nuovo interfaccia porto-città.	a pag. 4
Enel X e Fincantieri per elettrificare i porti.	a pag. 5
L’Amazzonia verde tradita.	a pag. 5
La salute degli oceani.	a pag. 5
Carburanti “green” per MSC Crociere.	a pag. 5
Treni a idrogeno anche in Francia.	a pag. 5
La nuova rubrica Marea di Analogica.	a pag. 6
Il progetto EasyLog con la Camera di Commercio.	a pag. 6
Piattaforma espositiva a Bologna appuntamento dal 6 all’8 luglio.	a pag. 6
Genoa Sailing Week conclusa la nuova edizione.	a pag. 6
Vinitaly si riaccende con la Special Edition.	a pag. 6
Gioia Tauro su Crotone scontro con la CdC.	a pag. 7
Pillastrone entra nella UN-PRI.	a pag. 7
Mazzata Covid sul lavoro (-30%).	a pag. 7
La pesca in mare e il Covid-19.	a pag. 9
Bellana e nautica, solo sogni?	a pag. 9
Come sognavano di andar per mare...	a pag. 9
Il metal detector e la caccia ai tesori.	a pag. 9

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Petergraf



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it