

INTERVISTA A NEREO MARCUCCI, EX PRESIDENTE CONFETRA E MEMBRO DEL CNEL

SIA NEL SETTORE DEI CONTAINER CHE NEI TRAFFICI CONVENZIONALI E NEI PASSEGGERI

Efficienza dei porti e sistema: più export e più ferrovia

Qualche perplessità sulla reale attendibilità dell'Index della Banca Mondiale - Ma rimangono i reali problemi della mancata crescita dei traffici e di una politica poco attenta alla catena logistica

ROMA – I porti italiani sono, nella media, sotto la metà classifica per l'efficienza. Lo sostiene, come abbiamo già scritto, il "Container Port Performance Index" elaborato da Banca Mondiale e IHS sui primi sei mesi del 2020. Ricordiamo che i primi nell'Index sono il porti del Far East, mentre il primo in Italia è Gioia Tauro al 145° posto. Tutto ciò premesso, abbiamo chiesto perché all'amico Paolo Nereo Marucci, ex primo presidente in Italia di Autorità Portuale, ex presidente di Confetra, attuale consigliere del CNEL con delega alle tematiche della logistica. E come sempre, Marucci è andato all'osso, in una approfondita analisi che proveremo a riproporre qui sotto.

Avrai visto la classifica della Banca Mondiale sull'Index dell'efficienza dei porti. Non ci tratta bene...

"Vorrei ricordare che anche in altre occasioni le classifiche della Banca Mondiale sono state contestate, con l'accusa di operare su un campionario poco scientifico, non omogeneo e più che altro basato su quanto su giudizi locali. A nostra difesa potrei sottolineare che sulla base dell'efficienza concreta l'Italia è l'unico paese che ha attuato l'AIDA, i Fast Corridors, lo sdoganamento in mare ed altro. Certo,

A.F.

(segue a pagina 4)

Essere



non essere

LIVORNO – La frustata che è arrivata sui porti italiani dall'Index della Banca Mondiale sull'efficienza, se sembra essere ignorata a

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

NELL'ASSEMBLEA PRIVATA DELL'ASSOCIAZIONE DI CONFINDUSTRIA

ANITA chiede autisti

Occorre un piano speciale per risolvere la carenza



Thomas Baumgartner

ROMA – "La transizione ecologica e digitale, alla base delle strategie nazionali ed europee e delle condizioni di spesa dettate dalla UE per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, danno finalmente la spinta per voltare pagina e rendere il settore più sostenibile e con il minimo impatto ambientale". Questo il chiaro messaggio esposto da ANITA, l'Associazione del trasporto e della logistica di Confindustria, in occasione della propria l'assemblea annuale.

(segue a pagina 8)

Katia Balducci riconfermata in "NAVIGO"

VIAREGGIO – Riconferma all'unanimità per Katia Balducci, alla presidenza di NAVIGO. Amministratrice di Overmarine Group, la riconferma alla presidenza della società di sviluppo e innovazione della nautica è stata sancita dal voto unanime dell'assemblea dei soci svoltasi in presenza a Viareggio nei giardini di Villa Borbone. Nel nuovo CdA sono confermati Andrea Giannecchini, presidente di CNA Lucca nel ruolo di vicepresidente e i consiglieri Michela Fucile presidente Confartigianato, Carmelo Sgro del gruppo Sgro per servizi a terra. Come rappresentanti istituzionali:

(segue a pagina 4)

LIVORNO – Arriva ad una svolta decisiva la gara di assegnazione dei bacini di carenaggio, conclusasi in favore di Azimut Benetti nel 2020, e sospesa a marzo del 2021 per effetto dello stop deciso dai giudici del

(segue a pagina 8)

TRADIZIONALE CERIMONIA AL CANTIERE DI MONFALCONE

"Coin" per MSC Seascope

Feste per la seconda nave della classe Seaside Evo in Fincantieri



Nella foto: La saldatura delle monete in carena a MSC Seascope.

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

MONFALCONE – Si chiamerà MSC Seascope la seconda nave della classe Seaside Evo, nonché futura ammiraglia di MSC Crociere, attualmente in costruzione presso lo

(segue a pagina 8)

SI CHIUDE CON SUCCESSO IL MANDATO MARIKA VENTURI

Assocostieri, nuovo vertice

Consolidata la leadership nella logistica energetica con il presidente Menale

ROMA – Si è svolta oggi, in videoconferenza, l'Assemblea annuale di Assocostieri. Direttivo e associati si sono incontrati virtualmente per fare il punto sull'anno appena trascorso che segna anche la chiusura di un ciclo di grande rinnovamento e stabilizzazione per l'Associazione italiana della logistica energetica indipendente.

Durante l'Assemblea annuale è stato eletto il nuovo Consiglio Direttivo e nominato Diamante Menale, già presidente di Energias, come nuovo presidente dell'Asso-

(segue a pagina 8)



Diamante Menale

www.marinacalademedici.it 43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

RENT & BUY YOUR FRONT ROW SEAT

MARINA CALA DE' MEDICI CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211 ormeggi@marinacalademedici.it

sorime s.r.l.

Divisione trasporti e noleggio Livorno

Tel-Fax 0586-409695 E-mail: sorimesrl.livorno@gmail.com

CONCESSIONARIA



D-TEC

NOTA STAMPA DEL PRESIDENTE DELL'UNIONE PILOTI VINCENZO BELLOMO

Tariffe piloti e polemiche



Vincenzo Bellomo

TARANTO – «Si premette che avere la possibilità di essere informati non è solo una facoltà ma un diritto. La libertà di stampa e di pensiero sono alla base di tutte le democrazie e quindi dello stato di diritto nel quale viviamo. Per questi motivi l'informazione dovrebbe avere lo scopo di diffondere e possibilmente di ampliare la conoscenza dei fatti e non quella di spostare l'opinione del lettore secondo il piacimento di una parte, vicina, semmai, all'editoriale.

Molti hanno avuto modo di leggere la notizia relativa alle associazioni di categoria che partecipano al confronto tra Piloti dei Porti e utenza portuale, questo appare come il tentativo di distogliere il lettore dal reale problema, mettere in cattiva luce l'intero tavolo e di fare pressione affinché il Ministero apporti un cambiamento significativo della struttura su cui si basa la Corporazione e quindi l'adeguamento tariffario previsto fino ad oggi.

Un editorialista in particolare, in un recente articolo giornalistico, ha ritenuto non accettabile che una minoranza possa imporre veti ad un accordo, a suo dire

soddisfacente, dimostrando, in questo caso, forti lacune sulla procedura che bisogna adottare nei casi di servizi rientranti tra quelli disciplinati dal punto (46) delle premesse al Reg. UE 2017/352 che recita: "i diritti per servizi di Pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza potrebbero presentare un rischio maggiore di tariffe abusive nei casi in cui esista un potere di monopolio. Per tali servizi dovrebbero essere definite modalità per garantire che i diritti siano fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e siano proporzionali al costo del servizio fornito" ovvero a quanto previsto dall'art. 12 del medesimo regolamento (Diritti per i servizi portuali) "...i diritti per servizi di Pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza ... sono fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio, e sono proporzionali al costo del servizio fornito".

Per essere chiari, l'adeguamento tariffario per il servizio di Pilotaggio non può essere frutto di un accordo, questo avviene attraverso lo sviluppo di una formula matematica i cui dati sono verificati in via preliminare dalle associazioni di categoria e solo dopo aver passato il successivo vaglio da parte del Ministero vengono tradotti in adeguamenti tariffari.

Ciò premesso bisogna domandarsi, invece, chi abbia interesse affinché un'inesatta informazione si divulghi, non vorremmo, ma purtroppo non possiamo escluderlo, che si possa trattare dell'ennesimo tentativo di riportare il tema della concorrenza all'interno del pilotaggio.

La certezza che qualcuno ha lasciato trapelare la notizia del raggiungimento di un accordo tra le parti, proprio come avviene nelle

società di diritto privato, dimostra come questi voglia ridurre l'attuale Corporazione dei piloti (organismo quanto più vicino all'ente pubblico) a semplice società cooperativa (società di diritto privato).

La convinzione che tutti i giornali di settore abbiano al loro interno personale qualificato ci consente, a differenza da quanto operato nell'articolo, di valorizzare una testata non in base alla percentuale di lettori o di abbonati, ma in ragione di quello che propongono. In ogni caso siamo dell'opinione che la testata giornalistica, che ha pubblicato l'articolo, avrebbe dovuto verificare la notizia prima di diffonderla.

Per sgombrare ogni dubbio, la piccola associazione a cui fa riferimento l'articolo, dall'emanazione delle nuove tariffe riceverebbe un riconoscimento economico, quindi la sua contrarietà non è certo ostruzionismo. La piccola associazione in argomento, da tempo si batte per i diritti dei Piloti, al suo interno non siedono esponenti di rilievo che ricoprono posti da consigliere in organismi con interessi opposti a quelli dei propri associati o peggio che ricorrono in Cassazione per far equiparare la Corporazione ad un ente privato (Cooperativa). La citata organizzazione non prevede per i suoi vertici integrazioni economiche e quindi le sue azioni meritano rispetto.

Appare, infine, non comprensibile la richiesta di intervento del Ministero mettendo perfino in discussione l'autorevolezza di quest'ultimo, in una sola parola confidare nella non conoscenza dei lettori del regolamento 352/2017 - legge dello stato italiano dall'aprile del 2019 - ci può stare ma crederlo possibile per i dirigenti ed i funzionari del MIMS è una vera e propria caduta di stile».

TRA COMUNE DI LIVORNO E ADSP

Sostegno alla formazione nell'Economia del Mare

Firmato l'accordo dall'assessore Simoncini e dal presidente Guerrieri



Nella foto: La firma dell'accordo.

LIVORNO – Al Terminal Crociere l'assessore al Lavoro e Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini ha firmato con Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, un accordo di collaborazione a sostegno delle iniziative formative di interesse per le filiere portuali, logistica, marittima, della nautica e del diporto individuate nel protocollo "ForMARE Toscana".

Un accordo di durata triennale, teso ad innalzare il livello di interoperabilità tra le imprese operanti nel settore portuale e della logistica terrestre, assicurando formazione professionale continua e facilitando l'integrazione tra il mondo dell'istruzione secondaria, universitaria

e tecnico professionale con le esigenze delle imprese operanti nel settore dell'Economia del Mare.

Nell'occasione ADSP ha illustrato uno specifico piano formativo che la vedrà impegnata nei prossimi tre anni.

"Si rafforza ulteriormente - dichiara l'assessore Gianfranco Simoncini - l'iniziativa dell'Amministrazione verso la formazione nelle professioni del mare. La collaborazione con Autorità di Sistema e la presenza del Comune di Livorno nelle attività del protocollo regionale ForMare, ci permetterà non solo di conoscere meglio le esigenze formative dando risposte conseguenti, ma anche di mettere in campo iniziative pilota di tipo innovativo che guardino alle

novità profonde che si stanno presentando in tutti i settori legati al mare".

Presente all'appuntamento anche l'assessore al Porto Barbara Bonciani che rileva: "Il piano formativo presentato oggi da ADSP ha una grande importanza per il porto e la città e costituisce un passo in avanti anche rispetto al recente Patto per il lavoro siglato dal Comune e dalla comunità portuale (associazioni datoriali e organizzazioni sindacali).

Nello specifico il Comune di Livorno, che ha un ruolo di coordinamento degli interventi di politica locale, regionale e nazionale allo scopo di favorire lo sviluppo economico e occupazionale del territorio, si impegna con l'accordo siglato oggi a collaborare con l'ADSP:

- nella predisposizione di progetti e iniziative aventi ad oggetto la formazione del personale delle imprese del settore marittimo, portuale e della logistica;
- nella individuazione delle imprese che possano sviluppare un progetto formativo anche in raccordo con gli istituti scolastici, le agenzie formative e l'Università;
- nella promozione presso le imprese del settore marittimo, portuale e della logistica di forme di apprendistato duale;
- nella definizione delle esigenze formative delle imprese del proprio territorio favorendo una diffusione congiunta dei dati acquisiti.

L'ADSP-MTS si impegna a collaborare con il Comune:

- nella predisposizione di progetti e iniziative aventi ad oggetto la formazione del personale delle imprese operanti nel settore marittimo, portuale e della logistica ai fini della loro massima adesione e partecipazione;
- nella mappatura delle esigenze formative delle imprese del settore portuale e logistico favorendo la massima diffusione dei dati acquisiti;
- nella predisposizione dei Piani operativi di intervento per il lavoro portuale ex art. 8, comma 3bis della Legge 84/94;
- nel coordinamento con le imprese, per la costruzione di programmi formativi specifici con gli istituti scolastici, le Università e le agenzie formative per creare professionalità con competenze adeguate alle richieste del settore di riferimento;
- nella promozione di contatti e accordi tra le imprese e istituti scolastici, agenzie formative, Università volti all'attivazione di tirocini curricolari, extracurricolari, alternanza scuola lavoro, seminari e visite presso le strutture di interesse.

IMPORTANTE ACCORDO-QUADRO SULLA COLLABORAZIONE TECNICO-SCIENTIFICA

Porti dello Stretto e Università Mediterranea



Mario Mega

REGGIO CALABRIA – È stato siglato nei giorni scorsi un accordo-quadro tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e

l'Università "Mediterranea" di Reggio Calabria volto a stabilire fra i due enti un proficuo rapporto di collaborazione scientifico-tecnologica. I temi di prioritario interesse riguardano i settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture.

Il documento, sottoscritto dal presidente dell'AdSP Mario Mega e dal rettore Santo Marcello Zimbone, si propone di perseguire obiettivi di ricerca, consulenza e applicazione dei risultati, che saranno via via definiti tramite specifiche intese operative e successivi accordi attuativi.

Le azioni che potranno concretizzare la collaborazione fra le due importanti istituzioni dell'Area dello Stretto sono molteplici e andranno dalla partecipazione

congiunta a programmi di ricerca applicata alla diffusione e trasferimento di tecnologie sostenibili; dalla somministrazione di consulenza ed assistenza scientifico-tecnologica ad attività di laboratorio e certificazione.

L'Università Mediterranea e l'AdSP potranno inoltre svolgere attività di studio, ricerca ed informazione, grazie anche alla realizzazione di banche dati, e promuoveranno azioni mirate ad incentivare gli investimenti pubblici e privati per la ricerca e l'innovazione tecnologica. È prevista anche la promozione di incontri, seminari e dibattiti sui temi dell'energia, la promozione di attività tirocinio post-laurea ed orientamento di studenti presso l'AdSP e attività di formazione in materia di ingegneria costiera e portuale e di pianificazione

territoriale del sistema portuale.

L'accordo-quadro sarà costantemente implementato e i suoi risultati saranno periodicamente verificati da un Comitato paritetico composto da 6 membri designati dai due enti sottoscrittori.

Il presidente Mega ha così commentato la sottoscrizione: "Il rapporto di collaborazione con Enti ed Istituzioni è uno degli elementi caratterizzanti la nostra attività convinti come siamo che la sinergia nel settore pubblico generi risultati di grande qualità. Quella con l'Università Mediterranea in particolare ci consentirà di approfondire tematiche, come quella dell'efficientamento energetico e della produzione di energia da fonti rinnovabili che sarà oggetto

del primo accordo attuativo su cui stiamo lavorando, per cui sarà possibile sfruttare professionalità e ricerche già esistenti di primario valore".

Grande soddisfazione anche da parte del rettore Zimbone che ha aggiunto "È un momento particolare per il Paese in cui occorre attivare progettualità e strategie di sviluppo partendo dalle conoscenze più avanzate per raggiungere gli obiettivi di crescita fissati a livello nazionale ed europeo. Come Università siamo ben felici di collaborare per lo sviluppo del sistema portuale dello Stretto a beneficio dell'integrazione dei territori costieri in una visione di crescita complessiva dell'economia delle Regioni meridionali".



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



Lc3trasporti.com

DA GENERAL MOTORS PER LE SOLUZIONI "FLESSIBILI"

A CEVA Logistics il premio Overdrive



MARSIGLIA—CEVALogistics, leader mondiale nella logistica per conto terzi, ha ricevuto il riconoscimento Overdrive di GM nell'ambito del 29° premio annuale Supplier of the Year di General Motors per aver fornito soluzioni logistiche flessibili alla principale casa automobilistica durante la pandemia globale di coronavirus del 2020.

CEVA è stata una delle sole 26 aziende ad essere selezionata come vincitrice di Overdrive per il 2020. I vincitori sono stati scelti in base a criteri di performance nei settori di Acquisto prodotti, Servizi globali di acquisto e produzione, Assistenza clienti e post-vendita e nella Logistica.

CEVA Logistics ha supportato le attività di produzione di GM mentre il coronavirus Covid-19 si diffondeva in tutto il mondo, colpendo i fornitori dall'Asia al

Nord America a partire dall'inizio del 2020. Il supporto dedicato del team CEVA e le soluzioni proattive hanno assicurato una capacità cruciale attraverso una strategia multimodale per ridurre al minimo l'interruzione della catena di fornitura durante la pandemia globale. Il team ha anche fornito la pianificazione delle forniture, il coordinamento dei componenti e l'esecuzione della gestione dei trasporti.

Inoltre, CEVA Logistics è stata nominata da GM nell'aprile 2020 per gestire l'intera catena di approvvigionamento della produzione di ventilatori a supporto della risposta statunitense alla pandemia Covid-19. In base al contratto di GM con il Dipartimento della Salute e dei Servizi Umani degli Stati Uniti, CEVA Logistics era responsabile della consegna di centinaia di parti allo stabilimento

GM di Kokomo, Indiana. CEVA ha impostato l'intera catena di approvvigionamento, comprendente i fornitori di livello 1, 2 e 3, in una settimana, un processo che normalmente potrebbe richiedere due mesi.

Presentato per la prima volta nel 2012, l'Overdrive Award di GM è un riconoscimento riservato ai fornitori che mostrano risultati eccezionali all'interno delle aree chiave di attenzione dell'organizzazione Global Purchasing and Supply Chain di GM, tra cui flussi di valore sostenibili, costi e redditività aziendali totali, sicurezza, eccellenza nel lancio, accelerazione dell'innovazione e sviluppo delle relazioni.

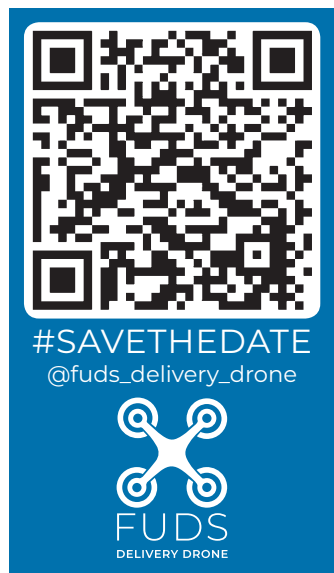
I vincitori del premio Fornitore dell'anno 2020 e del premio Overdrive sono stati selezionati da un team globale di dirigenti di GM che si occupano di acquisti,

ingegneria, qualità, produzione e logistica. I premi sono stati dati a 122 fornitori che rappresentano 16 paesi, con più di una dozzina di vincitori per la prima volta.

"I nostri clienti vengono veramente al primo posto, e questo fatto non cambia quando cambiano le condizioni del mercato. Il 2020 è stato un anno senza precedenti per il settore della supply chain, e ci ha dato l'opportunità, a noi di CEVA Logistics, di sostenere i nostri clienti come mai prima d'ora." Ha dichiarato Mathieu Friedberg, amministratore delegato di CEVALogistics—"Questo premio è una chiara testimonianza della dedizione dei nostri dipendenti CEVA. Il nostro impegno per una logistica reattiva significa che siamo attenti alle esigenze dei nostri clienti, anticipando le tendenze e sviluppando soluzioni

per aiutarli ad avere successo, non importa quale sia la sfida che stanno affrontando".

"Mentre GM lavora per raggiungere un futuro con zero incidenti, zero emissioni e zero congestione, siamo orgogliosi di avere fornitori innovativi e dedicati in tutto il mondo come partner in questa missione. Nel corso di un anno difficile, i nostri fornitori hanno dimostrato resistenza e dedizione nel lavorare verso il nostro obiettivo condiviso di sostenibilità a lungo termine per il nostro pianeta e le comunità che serviamo, pur soddisfacendo le nostre esigenze attuali. Siamo soddisfatti di ciò che abbiamo realizzato insieme nell'anno passato e siamo entusiasti dell'opportunità che ci aspetta". Ha dichiarato Shilpan Amin, vicepresidente di GM, Global Purchasing and Supply Chain.



NELL'AMBITO DEL PATTO LOCALE A LIVORNO

Sicurezza sul lavoro formazione nelle scuole

Presto un pacchetto destinato agli ultimi anni delle superiori



Gianfranco Simoncini

LIVORNO — "Nonostante i dati dimostrino negli anni una progressiva diminuzione degli infortuni sul lavoro, gli incidenti mortali registrati in questo periodo mostrano un aspetto

agghiacciante e insopportabile del problema. Per questo occorre mettere in campo ogni iniziativa per evitare che chi lavora rischi la propria vita o la propria integrità anche diffondendo una cultura della sicurezza tra i ragazzi e le ragazze": così l'assessore al Lavoro e alla Formazione del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini introducendo una riunione del Patto Locale per la Formazione.

"Lo sviluppo di una campagna informativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro - ha aggiunto l'Assessore - rappresenta una delle iniziative che abbiamo deciso di portare avanti nell'ambito del rinnovato Patto Locale per la Formazione coinvolgendo le classi quarte e quinte delle scuole superiori".

L'incontro, che oltre a registrare la presenza di rappresentanti di ASL

e INAIL, ha visto l'intervento delle organizzazioni sindacali, datoriali, degli Istituti Scolastici, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di Provincia di Livorno Sviluppo, si è concluso con l'impegno fortemente condiviso da tutti i presenti, così come richiesto dall'assessore Simoncini, a creare un gruppo di lavoro che realizzi, entro la fine di settembre, un pacchetto formativo da mettere a disposizione delle scuole superiori.

"La cultura della sicurezza, la conoscenza delle misure di prevenzione, il quadro normativo, le forme di controllo, i diritti dei lavoratori, - ha sottolineato Simoncini - le forme di tutela e salvaguardia: questi i temi che dovrà contenere la proposta destinata a diventare un percorso formativo stabile negli anni".

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

- NOLEGGIO/VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA/MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI

- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l'Accordo Stato/Regioni



Partner of
JUNGHEINRICH

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it
www.ovecarsrl.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Maggio, record di ripresa

è aumentato del 10% su base annua e del 4% dall'ultimo trimestre del 2020, principalmente trainato dalle esportazioni dalle economie dell'Asia orientale. Il commercio di beni ha già superato i livelli pre-pandemia, mentre il commercio di servizi mostra segnali incoraggianti di ripresa, ma è ancora lontano dai valori pre-crisi.

Nel quadro sinteticamente de-

lineato, il traffico commerciale nei porti del sistema che fa capo a Genova (con Savona e Vado Ligure) nel mese di maggio 2021 ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.643.117 tonnellate, pari a +41,2% rispetto allo stesso mese del 2020 (in piena pandemia): un ottimo risultato nella variazione cumulata che registra un +8,6%.

Il traffico convenzionale si assesta a 1.254.192 tonnellate (+34,4% rispetto a maggio 2020). Migliorano i traffici di olii minerali (+57,9% rispetto allo stesso periodo

dell'anno precedente), le rinfuse solide (+21,9%), i prodotti chimici (+74,4%), mentre gli olii vegetali e il vino chiudono il mese in calo (-9,1%).

Il comparto dei passeggeri registra 81.687 passeggeri, mostrando una crescita in termini percentuali rispetto allo stesso mese dello scorso anno (+774,8%), indice di una graduale ripresa del settore, sebbene sia ancora ben lontano dai volumi degli anni pre-Covid-19.

Il mese di maggio registra il miglior risultato mai registrato dai porti del sistema portuale per i contenitori attestando la performance a 260.323 TEUs, in crescita sia rispetto al 2020 (+47,6%), quando l'intero Paese e buona parte dell'Europa erano già stati pienamente investiti dalla prima ondata della pandemia, sia rispetto al 2019 (+9,2%). Rafforza la rilevanza del risultato il fatto che nel mese appena concluso si registrano le migliori performance storiche in termini di movimentazioni di container sia in export (135.848 TEUs, +44,3% rispetto al 2020 e +14,8% rispetto al 2019) che in import (+51,4% vs. 2020 e +3,8% vs. 2019). Sono questi segnali di buona salute del tessuto economico e produttivo di riferimento del nostro sistema, confermati dal fatto che la crescita proviene in larghissima misura dalla movimentazione di container pieni gateway. Nel mese di maggio sono stati, infatti, movimentati 108.519 TEUs all'imbarco (+47,9% rispetto al 2020, +22,8% rispetto al 2019) e 65.338 in sbarco (+51,0% rispetto al 2020, +7,3% rispetto al 2019). Tale risultato (173.857 TEUs) supera perciò la performance di aprile, che si era già rivelata la migliore in termini di container pieni gateway mai movimentato dal sistema.

La merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, mantiene la tendenza registrata a fine aprile e chiude i primi 5 mesi a 5,9 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un incremento del 20,9% rispetto allo stesso periodo del 2020 e, sui livelli appena inferiori a quelli registrati nel 2019 (-3,6%). Come osservato nelle note precedenti, questo risultato sembra confermare i positivi segnali di ripresa mostrati fin dall'ultimo trimestre dell'anno e, almeno in questa fase, non si registrano particolari differenze di andamento tra i diversi scali del sistema.

L'ottima performance registrata nel mese di maggio (+34,4%), derivante anche dal confronto con lo stesso mese del 2020 in cui erano decisamente più accentuati gli effetti delle restrizioni imposte al paese, mostra comunque risultati diversificati all'interno dei singoli comparti che compongono il segmento delle merci convenzionali.

Il traffico rotabile ha registrato ottime performance in tutti gli scali del sistema. Il porto di Genova ha chiuso il mese di maggio con un

incremento del 29,3% rispetto allo stesso mese del 2020, ed un risultato cumulato nei primi 5 mesi pari a 3,6 milioni di tonnellate movimentate (+18,4%).

Per quanto concerne i risultati registrati negli scali di Savona e Vado Ligure, l'ultimo mese mostra una crescita estremamente positiva rispetto a quanto registrato nel 2020.

Essere o non essere

livello di governo ha però aperto un dibattito tra gli esperti, gli operatori e i maitres-a-penser.

Ad accendere la miccia anche le recenti dichiarazioni su queste pagine del presidente di FISE-Uniport Federico Barbera, con qualche condivisibile amarezza di corredo.

Ci siamo quindi posti il compito di allargare il dibattito e - come potrete leggere già qui a fianco - dare spazio alle legittime analisi degli esperti.

*

Sia chiaro: noi esperti non lo siamo. E il fatto di scrivere da oltre mezzo secolo di portualità non ci autorizza a dare sentenze. Ma un interrogativo possiamo comunque consentircelo: e riguarda la natura degli enti di gestione dei nostri porti, enti pubblici nati con la riforma del '94 e assoggettati poi a tanti ritocchi non sempre felici con la successiva riformina di tre anni fa, in attesa della sospirata riforma della riforma che non è mai arrivata.

L'interrogativo, dunque: è proprio la soluzione migliore per la gestione di un porto moderno lo stato giuridico di ente pubblico con cui operano le AdSP? Perché in buona parte dei paesi più avanzati non è così, e ci sono svariate formule tutte a prevalenza privata o semi-privata? Perché l'essere enti pubblici costringe le AdSP a una sudditanza alla peggiore burocrazia di Stato? E mette i loro presidenti sotto la spada di Democle di decine di controlli spesso sovrapposti e contraddittori, tali da rendere utopistica la certezza del diritto?

*

Non a caso, a più riprese e da più pulpiti, si è detto che oggi fare il dirigente di un ente o istituzione pubblica è avere la vocazione al martirio. Il che però non consente ugualmente di realizzare quell'efficienza gestionale la cui mancanza l'Index della Banca Mondiale ci contesta. Ci rendiamo conto dell'esasperante lentezza con cui il pubblico opera, dove una gestione privatistica potrebbe correre in tempi non storici? Esempio: le opere urgentissime per cui sono stati nominati urgentemente i commissari dal precedente governo mancano ancora del reale avvio per l'incrocio di passaggi, di placet,



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

di conflitti di competenze inutili e dannosi?

Troppi interrogativi? Troppa approssimazione? Troppa faciloneria da quattro soldi la nostra?

Vorremmo invece capire: perché essere o non essere efficienti non è soltanto un marchio, ma anche una componente importante del rilancio del nostro amato ma troppo sgangherato Paese.

*

Invece si continua con le carte bollate: nei giorni scorsi il Consiglio dei Ministri ha approvato un "decreto di riorganizzazione del MIMS", ovvero del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. Si va avanti a etichette ideologiche? Si punta - dice il decreto - "a una mobilità sostenibile che migliori la qualità della vita delle persone e le attività delle imprese interconnettendo e valorizzando i diversi territori, una maggiore attenzione alle politiche abitative urbane e alla riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico, il riconoscimento del ruolo centrale delle nuove tecnologie per una gestione integrata dei sistemi di trasporto di persone e merci". Bella etichetta, bellissima. Ora però aspettiamo i fatti.

Efficienza dei porti e sistema

ci sono ancora molti problemi: vari sistemi informatici dei servizi portuali importanti non si parlano, il sistema della sanità marittima spesso crea ritardi, i tempi di sdoganamento a volte si allungano non per colpa dell'Agenzia. Ma il punto da esaminare con attenzione semmai è un altro: in dieci anni, dal 2010 al 2019 il sistema Italia movimentata nei suoi porti lo stesso quantitativo di merci, intorno a 500 milioni di tonnellate comprese le rinfuse liquide. È evidente che siamo fermi, il che in economia e in logistica è negativo".

Siamo fermi perché? Dopo la riforma Delrio c'erano stati grandi programmi.

Premesso che la logistica, anche marittima, è fatta da una catena di componenti, la velleità di essere una piattaforma logistica nazionale, parte del sistema Europeo ma saldamente proiettata nel Centro

del Mediterraneo, è rimasta una velleità. La riforma era positiva, perché creava le condizioni per dare al sistema Italia una testa pensante unica: quella conferenza dei presidenti di AdSP che avrebbe dovuto far transitare i 57 porti italiani un "unicum", invece che in un'arena di repubblicchette marinare l'una contro l'altra. Questa tavola tra AdSP e ministro ad oggi è mancato e se ne sente la carenza, e c'è altro ancora..."

Per esempio?

"Per esempio le due pesanti carenze del sistema produttivo Italia: quella dei collegamenti su ferro, oggi indispensabili sia sul territorio che per rompere la "cintura di castità" delle Alpi; e quella dell'industria o comunque della produzione, che salvo rari casi non è sufficientemente fornitrice al mercato europeo di merci. Con Confetra analizzammo questo aspetto rilevando che le nostre merci sono destinate ancora oggi a un range ristretto di export; e che troppo spesso abbiamo esportato produzioni invece di prodotto. Gli stessi rilievi sono venuti di recente dal ministro delle infrastrutture professor Giovannini, che si è posto l'obiettivo di accelerare i trafori per le ferrovie attraverso le Alpi e gli Appennini, ridurre il trasporto su gomma con cui l'autotrasporto ha "ricattato" il paese da quarant'anni, reimportare le produzioni, specie quelle manifatturiere. Ma occorre che in primis il sistema industriale italiano partecipi allo sforzo per allargare il nostro export".

Quindi il fatto che il sistema portuale sia poco sistema nazionale è sussidiario?

"Abbiamo parlato dell'esigenza di attivare la conferenza delle AdSP con il ministro. Bene, però lasciami chiedere che succederebbe se la conferenza partisse sul serio come previsto: intendo ricordare che per l'art. 5 della Costituzione vorrebbero metterci il naso le Regioni, forse associazioni di area, l'infinità di player di ogni tipo. Fare sistema è una giusta aspirazione, ma mi chiedo se qualcuno riuscirebbe a spiegarci come, in chiave concreta. Oggi siamo di fronte a un Piano nazionale di rilancio che, detto in parole approssimative ma reali, punta sui due porti ascellari, Genova e Trieste e poi sugli scali del Sud per un ennesimo tentativo di rilancio del Mezzogiorno. Tutto bene, ma allora il sistema qual'è?



Nella foto: Katia Balducci, parte CdA, Pietro Angelini.

Marco Tomei, anch'egli confermato e il nuovo ingresso di Paolo Poletti, ex generale della Guardia di Finanza, esperto di travel security, business economic e security intelligence.

L'esercizio consuntivo si è chiuso in utile, nonostante sia venuta meno una parte consistente legata agli eventi quali Versilia Yachting Rendez-vous la cui cancellazione è dovuta alla pandemia e ad un'edizione di Yare, evento dedicato alla yachting industry che, nel 2020 si è svolto, non in presenza. Il bilancio 2020 è pari a 1 milione e 356 mila euro tenuto conto anche delle performance realizzate da NAVIGO per Rete Penta, il soggetto gestore del Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana. Tra i progetti europei sviluppati ci sono quelli sul charter green, professioni strategiche, mezzi e automazione IOT: progetti nazionali su boa intelligente e miglioramento scafi fluidodinamica; progetti regionali su digitalizzazione piattaforme, sistemi di tracciabilità, strumenti di miglioramento rotte e nuovi materiali. Per il Distretto nautico regionale sono stati organizzati 1200 incontri tra imprese e i settori business, finanza e ricerca; 1,5 milioni di servizi erogati, 15 milioni euro ottenuti per i finanziamenti sui progetti.

"Quello passato e anche l'anno in corso sono stati complessi e di cambiamento - sottolinea la presidente Katia Balducci - ed abbiamo dovuto fare in conti con una modalità diversa di organizzazione del lavoro riposizionandoci su un'offerta di servizi che ha aperto molte opportunità per Navigo. Sono lieta che l'assemblea mi abbia dato fiducia anche per il prossimo mandato e mi sento di ringraziare i dipendenti e i collaboratori per come hanno saputo affrontare una fase difficile e impegnarsi mantenendo risultati soddisfacenti anche lavorando in smart working. "Anche se c'è stato il calo derivato dalla mancanza degli eventi, alcune attività progettuali sono cresciute - spiega Pietro Angelini, direttore generale NAVIGO - come, ad esempio, i servizi custom alle imprese sul posizionamento nel mercato della fornitura, per il marketing e l'internazionalizzazione, il temporary management. Veniamo chiamati in altre regioni, ad esempio in Puglia, Sicilia e Sardegna come sviluppatori di cluster sul nostro modello. Nei 13 anni di vita, Navigo ha scelto un posizionamento a tappe accreditandosi a livello regionale, nazionale e, attualmente, intendiamo guardare all'Europa anche in vista di tutte le missioni previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Siamo in grado di sostenere le prossime sfide grazie al know-how, alle relazioni e alle competenze maturate".



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





PER TUTTA LA STAGIONE ESTIVA SULLE COSTE DELLA TOSCANA

Caccia aperta dei sub militari alle “reti fantasma” sui fondali



LIVORNO – Anche davanti alla costa labronica, così come su tutta la fascia costiera nazionale, ha preso il vial’operazione “Reti fantasma” a cura della Guardia Costiera. I nuclei subacquei sono impegnati per tutto il periodo estivo nel recupero delle reti da pesca abbandonate o finite accidentalmente lungo i fondali marini. Un’operazione che raccoglie l’ apprezzamento dell’assessore all’Ambiente del Comune Giovanna Cepparello, perché fortemente in linea con l’ordinanza “plastic free” del Comune di Livorno, tesa a vietare l’uso di bicchieri e piatti di plastica monouso anche su spiagge e scogliere. Le reti sono infatti costituite principalmente da plastiche, fibre in nylon, piombi e sugheri. Un insieme di materiali particolarmente resistenti che, se lasciati in mare, diventano rifiuti che “pescano” passivamente diventando muri invalicabili per i pesci e i mammiferi marini così come un pericolo per la

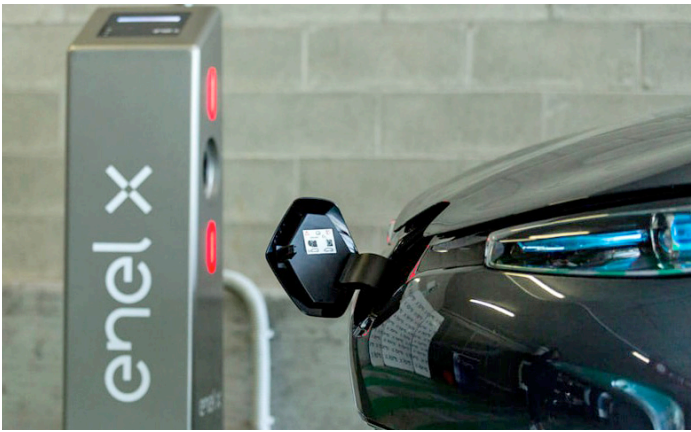
sicurezza di sub e bagnanti. Un’attività che si preannuncia particolarmente impegnativa, visto che lo scorso anno ne sono state rimosse oltre 7 tonnellate pari a circa, per fare un esempio, 240mila bottigliette di plastica. Tra l’altro con il passare del tempo i materiali in plastica si disgregano dalla composizione originaria. Le cosiddette microplastiche che ne derivano sono facilmente ingerite da mammiferi marini, pesci, tartarughe, uccelli e assorbite dalla flora marina con conseguenze negative sulla vita degli stessi organismi, per l’habitat circostante e, potenzialmente, per la salute dell’uomo. “La nostra città - commenta Giovanna Cepparello - è particolarmente sensibile e attenta alle problematiche che interessano la tutela della costa. Registriamo un interesse ed una partecipazione straordinaria, sia da parte del mondo delle istituzioni che da quello del vo-

lontariato, nel proporre, organizzare e partecipare ad iniziative che hanno l’obiettivo di ridurre l’inquinamento e sensibilizzare la cittadinanza ad agire adottando comportamenti corretti e responsabili soprattutto nella gestione quotidiana dei rifiuti che ognuno di noi produce”. Si ricorda appunto che a Livorno è in vigore l’ordinanza comunale “plastic free” che vieta l’utilizzo di bicchieri, contenitori, mescolatori per bevande, aste a sostegno di palloncini, cannucce e stoviglie, quali posate, forchette, coltelli, cucchiari, bacchette e piatti, in plastica monouso, nei parchi, nelle aree protette, nelle spiagge, sulla scogliera e negli stabilimenti balneari. È previsto anche il divieto di usare la plastica durante gli eventi sportivi e nell’ambito delle manifestazioni fieristiche, sagre, fiere mercato, e di comunicazione, organizzate, patrocinate o finanziate, anche in parte, dal Comune. Chi non rispetta l’ordinanza può incorrere in sanzioni che vanno da un importo di 25€ a 500€.

“Il percorso che abbiamo avviato con l’introduzione di quest’ordinanza - aggiunge Cepparello - è irrinunciabile. La nostra battaglia contro l’uso indiscriminato degli oggetti in plastica, soprattutto quelli monouso, è solo all’inizio. Ci conforta e stimola ulteriormente la partecipazione attiva di numerose associazioni ambientaliste e di cittadini volontari che, con il supporto di AAMPS, ci affiancano nelle operazioni di pulizia straordinaria del litorale così come nelle attività di educazione ambientale rivolte a tutti livornesi”.

CON IL COMPITO DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DELLA FILIERA

A Bureau Veritas le colonnine di ricarica elettrica Enel X



ROMA – In un mercato delle auto elettriche che nel 2020 ha registrato un incremento del 150% nelle immatricolazioni, Bureau Veritas si candida a svolgere un ruolo primario di service provider per l’intera filiera anche grazie al supporto di Enel X, la global business line di Enel che offre servizi per accelerare l’innovazione e guidare la transizione energetica, nello sviluppo di progetti per stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Enel X ha recentemente selezionato Bureau Veritas come provider di una serie di servizi per verificare in tutto il mondo la filiera delle infrastrutture di ricarica elettrica (dai produttori ai fornitori di servizi logistici agli installatori). Bureau Veritas, con un’offerta di servizi che copre l’intera catena del valore dell’infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici, sarà impegnato nelle seguenti attività:

Verifica delle normative locali applicabili alle infrastrutture di ricarica (conformità di prodotto) Audit sui fornitori (technical assessment) che producono componenti per le infrastrutture Ispersioni presso i fornitori per il controllo qualità delle infrastrutture Expediting Pre-shipment, post-shipment Installazione. Anche in Italia le infrastrutture di ricarica hanno segnato una vera e propria impennata imponendo ai quattro principali player un salto di qualità: al produttore di terminali di ricarica elettrica la prova di controlli effettuati da un organismo indipendente, in grado di garantire la conformità alle normative. Per i promotori e sviluppatori del progetto l’esigenza di fornire agli stakeholder informazioni puntuali sulle proprie politiche eco-sostenibili e presentare soluzioni innovative digitalmente integrate. Assicurare competenza e professionalità alla figura dell’installatore e, infine

mettere gli operatori in condizioni di fornire la migliore esperienza di utilizzo delle stazioni di ricarica elettriche agli utenti e quindi un network di stazioni attive h24.

GENOVA – A parlare è Angelo Siclari presidente di Assormeggi Italia ed il riferimento è alle autorizzazioni che il Parco Nazionale delle Cinque Terre non ha rilasciato ad oltre il 90% delle imprese charter con sede nel Golfo del Tigullio. “Siamo esterefatti, increduli e spazzati” scrive Siclari. È stato infatti dato dall’Ente Parco l’elenco delle imprese di noleggio nautico che sono riconosciute idonee per accedere nella riserva marina e dalle quali risultano escluse gran parte delle attività che hanno sede nel comprensorio del Tigullio, per lo più associate ad Assormeggi Italia. Ciò significa - prosegue un amareggiato Siclari - un danno economico incalcolabile per i nostri associati che già avevano pianificato un piano turistico con prenotazioni da ogni parte del mondo. Il danno che si va a creare comprende una grande fetta della ricettività turistica del nostro comprensorio. Senza autorizzazioni non porteremo turisti alle 5 terre con

PER SERVIRE LA PRIMA LINEA FERROVIARIA “CONVERTIBILE”

Il progetto di FNM per l’Hydrogen Valley

Il direttore generale di FNM Piuri in audizione alla X Commissione ha illustrato l’iniziativa

ROMA – Il direttore generale di FNM e amministratore delegato di Trenord, Marco Piuri, è intervenuto oggi in audizione durante la seduta della X Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera dei Deputati per presentare il progetto H2iseO di FNM e Trenord che realizzerà la prima Hydrogen Valley italiana in Valcamonica, lungo la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo di Ferroviennord. Il progetto, che per la sua portata innovativa è considerato nel PNRR e segue le strategie europee per la decarbonizzazione, prevede l’acquisto di nuovi treni alimentati a idrogeno, che serviranno dal 2023 la linea non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo, e la realizzazione di centrali per la produzione di idrogeno, destinato

inizialmente ai nuovi convogli a energia pulita. Obiettivi del progetto, per cui si stima in via preliminare un investimento complessivo di circa 300 milioni - ha spiegato Piuri - “sono lo sviluppo di una filiera economica e industriale dell’idrogeno, a partire dal settore della mobilità; l’avvio della conversione energetica di un territorio; la completa decarbonizzazione di una parte significativa del trasporto pubblico locale. Ora è necessario un quadro stabile di regole tecniche ed economiche e la definizione delle modalità di accesso ai finanziamenti che il PNRR già riconosce a questo progetto”. FNM ha già deliberato l’acquisto di sei elettrotreni alimentati a idrogeno, che saranno realizzati da

Alstom e consegnati a Trenord entro il 2023, con opzione per la fornitura di altri otto, fino a sostituire l’intera flotta della linea, oggi composta da treni diesel. Il Gruppo ha inoltre analizzato la fattibilità preliminare degli impianti di produzione dell’idrogeno necessari per attivare il servizio ferroviario. Il primo impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno sarà realizzato tra il 2021 e il 2023 a Iseo; sarà un impianto alimentato da biogas con abbattimento della CO². Entro il 2025 saranno inoltre realizzati uno o due ulteriori impianti di produzione e distribuzione di idrogeno da elettrolisi (cosiddetto idrogeno verde) lungo il tracciato della ferrovia.

Basta rinvii, fuori grandi navi

Marevivo lancia un nuovo appello al Governo chiedendo una data certa per fermare il transito delle grandi navi alla Giudecca



ROMA – “Non c’è più tempo da perdere: le grandi navi devono uscire dalla Giudecca e non passare più davanti a Venezia. Servono date certe e bisogna mettere fine a quella melina che da ormai oltre 5 anni, di deroga in deroga, rinvia lo stop al transito dei “Grattacieli del mare” davanti a San Marco. Ce lo chiede l’Unesco che ha bacchettato la città

dei Dogi e l’Italia, minacciando di inserire la Serenissima nella ‘black list’. Ma ce lo chiede soprattutto il mare ed il suo ecosistema”. Marevivo, che da anni denuncia lo scempio delle grandi navi nei canali, chiede con forza al Governo ed al ministro dei Trasporti, Enrico Giovannini, che è tornato sulla vicenda annunciando l’esame del

trasferimento a Marghera, di fare presto. Di chiudere la partita con i soggetti interessati e le Autorità portuali affinché il ‘dirottamento’ delle grandi navi avvenga immediatamente. Non si può più rinviare, neanche di una sola stagione. La politica deve dare un segnale forte di interesse e impegno. Un segnale che continua a latitare, tra annunci e promesse e sempre meno fatti. Lo dimostra non solo il capitolo grandi navi. Ma tutta la gestione del mare, un ecosistema sempre più fragile e minacciato dall’indifferenza e la non azione. Marevivo ribadisce il suo appello al Governo di Mario Draghi e alla politica affinché il Mare entri a pieno titolo nella strategia dell’esecutivo e recuperi il suo ruolo insostituibile nella vita del Paese.

DURA PROTESTA DI ASSORMEGGI TIGULLIO

“Cinque Terre” e il charter nautico



danni economici anche per le realtà commerciali locali. Accompagniamo da decenni turisti con unità adeguate alle norme volute dall’ente, nel rispetto assoluto dei codici preventivi a tutela dell’ambiente marino. Ora a fine giugno ci troviamo senza autorizzazioni. Non si può fare turismo così, non si può lavorare. È inutile continuare a fare sforzi, creare sinergie, investire, credere nelle proprie attività se poi succedono queste cose. Peralto vorremmo capire le motivazioni del diniego. Viene elaborata una classifica senza che sia consentito di conoscerne il metodo. Questo è un tema che va oltre la politica imprenditoriale, qui entra in ballo il poter fare turismo di gran qualità in un territorio molto conosciuto a livello mondiale. Siamo organizzati e predisposti a questo, ma così non è più possibile garantirlo.

In un periodo davvero difficile, complicato dove le imprese hanno necessità di certezze comportamenti del genere non fanno che affossarle ulteriormente. E poi è impensabile che si debba arrivare quasi a Luglio a sapere se si è autorizzati o meno. Queste cose vanno concretizzate nel periodo invernale per consentirne una

adeguata programmazione. “A tutela delle nostre imprese e soprattutto a garanzia della qualità Turistica verso i nostri turisti, - conclude Siclari - valuteremo se intraprendere un percorso di carattere legale, chiedendo il risarcimento per gli elevati danni che le imprese charter nostre associate rischiano di subire.”





COSCO - SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE		
LA SPEZIA 13/07/2021 GENOVA 15/07/2021	Mv. CSCL SATURN VOY 070 E	per/da: FOS, VALENCIA, PIREO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN
LA SPEZIA 23/07/2021 GENOVA 25/07/2021	Mv. TOKYO TRIUMPH VOY 0496-021 E	
COSCO - SERVICE AEM2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE		
GENOVA 12/07/2021	Mv. APL TEMASEK VOY 0ME9GE1MA	per/da: MALTA, BEIRUT, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA
COSCO - SERVICE AEM6 - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT		
TRIESTE 05/07/2021	Mv. EVER STRONG VOY 096 E	per/da: PORT SAID (West TRML), JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN
TRIESTE 12/07/2021	Mv. APL BOSTON VOY 0BE9ME1MA	
COSCO - SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST		
GENOVA 25/07/2021	Mv. BERLIN EXPRESS VOY 2124 E	per/da: MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI, KARACHI (Sapt), NHAVA SHEVA, MUNDRA
COSCO - SERVICE VAX - SERVIZIO EXPORT DA VADO GATEWAY PER INTRAMED & FAR EAST		
VENEZIA 13/07/2021	Mv. ATLANTIC SOUTH VOY 027 S	per/da: PIREO
COSCO - SERVICE PVS - SERVIZIO EXPORT DA VADO GATEWAY PER INTRAMED & FAR EAST		
VADO GATEWAY 05/07/2021	Mv. ATLANTIC SOUTH VOY 027 S	per/da: PIREO
COSCO - SERVICE AGX - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT, VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR PER INTRAMED & FAR EAST		
TRIESTE 09/07/2021 VENEZIA 11/07/2021 RAVENNA 12/07/2021	Mv. EVER BONNY VOY 044 E	per/da: PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)
COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT PER ISRAELE		
GENOVA 08/07/2021	Mv. ASIATIC ISLAND VOY 084 E	per/da: ASHDOD, HAIFA
GENOVA 15/07/2021	Mv. TROUPER VOY 121 E	
GENOVA 22/07/2021	Mv. ASIATIC ISLAND VOY 085 E	
COSCO - SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA MESSINA TRML PER WEST AFRICA		
GENOVA 08/07/2021	Mv. MSC MANYA VOY 034 S	per/da: CASTELLON, VALENCIA, ALGECIRAS, DAKAR, TINCAN ISLAND, TEMA, ABIDJAN
COSCO - SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT PER USA		
GENOVA 08/07/2021 LA SPEZIA 10/07/2021	Mv. BREMEN EXPRESS VOY 083 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
GENOVA 15/07/2021 LA SPEZIA 17/07/2021	Mv. VIENNA EXPRESS VOY 077 W	
COSCO - SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT DA PIREO & GENOVA VTE PER USA		
GENOVA 12/07/2021	Mv. NAVIOS INDIGO VOY 006 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH
GENOVA 19/07/2021	Mv. CSCL SYDNEY VOY 049 W	

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a:

16126 GENOVA - Ponte Morosini, 41

20090 MILANO - Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE

80133 NAPOLI - Via A. De Gasperi, 55

57123 LIVORNO - c/o Argosy - Via Leonardo Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071

- Tel. 02 7030681

- Tel. 081 4233557

- Tel. 0586 421030

- Fax 010 2707500 / 010 2707502

- Fax 02 7532767

- Fax 081 4233501

- Fax 0586 444414

- e-mail: commercial@coscon.it

- e-mail: customer@coscon.it

- e-mail: commerciale.na@coscon.it

- e-mail: info@argosagent.com

GRAZIE ALL'IMPORTANTE PROGETTO ACCOMPAGNATO DA NAVIGO

Nuova Velmare a Piombino

Sbocco a mare, spazi maggiori, aumento dell'occupazione e produzione di alta qualità per il mercato dei grandi yacht



Nella foto (da sx): Paoletti, Morganti, Angelini, Parodi e Carli.



Nella foto: Un momento del tour al cantiere navale Velmare.

PIOMBINO – Il nuovo cantiere navale Velmare a Piombino, è stato finalmente aperto ed ha avviato la produzione da inizio anno, grazie al bando vinto per i “Protocolli di Insediamento” previsti dall’accordo di programma per gli interventi di riqualificazione e la riconversione del Polo Industriale dell’area.

Un progetto accompagnato da NAVIGO società per l’innovazione e lo sviluppo della nautica e da RETE PENTA, soggetto che gestisce il Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana, insieme alla società Lifetronic, partner tecnologico per la realizzazione dei servizi di automazione. Grazie al contributo della Regione Toscana di circa 150 mila euro, il programma di ricerca si è concentrato sull’insediamento di un nuovo stabilimento con più agevole sbocco al mare e con dimensioni strutturali tali da poter produrre scafi e altri manufatti di grandi dimensioni in vetroresina e compositi, per consentire all’azienda Velmare di sviluppare nuovi mercati con una produzione di alta qualità e innovazione. Questa mattina, il nuovo insediamento di Piombino è stato presentato alla stampa in un incontro che ha visto la partecipazione di Giuliano Parodi vicesindaco di Piombino, Claudio Capuano Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, Umberto Paoletti direttore generale Confindustria Livorno Massa Carrara, Pietro Angelini direttore generale NAVIGO, Simone Morganti e Lisa Carli rispettivamente direttore generale e rappresentante del CdA di Velmare. Inserito nel Distretto nautico toscano, il cantiere produce, in particolare, scafi e sovrastrutture per conto di cantieri navali del comparto yachting. Una esperienza maturata in più di 40 anni di produzione che ha reso possibile raggiungere il posizionamento strategico attuale di azienda capace di essere punto di riferimento nella filiera nautica, grazie ad un’organizzazione flessibile del ciclo costruttivo adattabile alle specifiche fornite dai grandi cantieri navali clienti. Il principale mercato di riferimento è, infatti, rappresentato dai produttori di imbarcazioni a motore e a vela

in vetroresina e fibra di carbonio. Nello storico stabilimento Velmare di Donoratico, a causa di vincoli dimensionali, non era possibile superare la costruzione di prodotti superiori al 30 mt. riducendo, dunque, notevolmente le capacità di offerta alla domanda potenziale, limitando ai soli scafi inferiori ai 30-35 mt. e caratterizzati da un disegno costruttivo che possa rispettare l’altezza massima di 5 mt. Con il nuovo insediamento produttivo di Piombino, Velmare - che impiega al momento 15 persone su Piombino con un aumento occupazionale previsto di altre due unità ed un totale di 40 maestranze - acquisisce un notevole vantaggio competitivo grazie allo sbocco al mare ed alla possibilità di operare con manufatti di grandi dimensioni in linea con il trend di mercato dei grandi yacht. Grazie al piano di investimenti, l’azienda si troverà in condizione di non dover rinunciare alle nuove commesse e potrà competere alle stesse condizioni di altre imprese sfruttando al meglio le competenze acquisite sul processo produttivo e lo sviluppo di nuovi materiali. Nel progetto di insediamento, si è tenuto conto anche di sviluppare un sistema innovativo per il monitoraggio e il controllo del processo produttivo della vetroresina e altri materiali compositi e realizzare scafi intelligenti che, grazie ai sensori, possono dare molte informazioni sia in fase di costruzione che in fase di riparazione e gestione tramite sensoristica capace di rilevare, oltre ai parametri fisici, i parametri chimici e fisico tecnici atti per stabilire standard produttivi che garantiscano la migliore qualità dei componenti realizzati e la migliore condizione di lavoro in sicurezza per i dipendenti e per l’ambiente. Velmare, certificata da marzo 2021 con l’ente RINA, ISO 9001:2015, possiede al proprio interno competenze di alto livello rappresentate da personale esperto e qualificato, già coinvolto in programmi di ricerca e messa a punto di processi produttivi nuovi ed esclusivi per il miglioramento produttivo. Con il nuovo stabilimento di Piombino, l’azienda intende proporsi al mercato con

un ruolo nuovo orientato a fornire soluzioni tecniche e costruttive ai progettisti ed ai responsabili degli uffici tecnici dei cantieri con i quali creare relazioni sempre più stabili grazie ad un approccio collaborativo alla ricerca di soluzioni innovative condivise per l’alleggerimento degli scafi e delle sovrastrutture ed il generale perfezionamento delle performance di durata, resistenza e rigidità e/o flessibilità dei manufatti. Oltre ad una previsione di aumento di fatturato, il piano di sviluppo prevede un aumento occupazionale ed una maggiore capacità di autofinanziamento dei piani di sviluppo industriale.

Da parte di Giuliano Parodi vicesindaco di Piombino, è stato sottolineato “il bell’esempio di collaborazione tra istituzioni, associazioni, impresa e consulenza che ha permesso di far raggiungere l’obiettivo. Un esempio concreto di come si opera per agevolare l’insediamento di nuovi stabilimenti sul territorio e di come l’economia del mare si realizzi anche attraverso strumenti urbanistici che permettano alle aziende della nautica di aprire con spazi vicino all’acqua”. Per Claudio Capuano Ufficio Territoriale Portuale di Piombino, “Velmare, impresa che ha storia ed esperienza, rappresenta un’occasione importante per un territorio che attende iniziative di insediamento e opportunità di lavoro concrete”. Umberto Paoletti direttore generale Confindustria Livorno Massa Carrara ha sottolineato che “si tratta del primo esempio concreto e realizzato del progetto lanciato lo scorso anno da Confindustria sulla reindustrializzazione della costa toscana. Piombino è stato il primo comune dove abbiamo potuto sperimentare un accordo con le istituzioni e l’autorità portuale per gestire gli strumenti urbanistici esistenti e le infrastrutture per favorire nuovi insediamenti legati al comparto nautico e di produzione superyacht”. Un giorno importante per la nautica e per un distretto che va da Grosseto fino a Massa Carrara con centri di competenza che stanno sulla costa, ma anche entroterra e che permette alla Toscana di vedere

concentrato sul suo territorio il 30% della produzione mondiale di yacht. “Abbiamo lavorato sul progetto di posizionamento di Velmare - ha spiegato Pietro Angelini NAVIGO - costruito con la logica della ricerca e dell’innovazione focalizzando sulla fornitura di scafi intelligenti con sensoristica che dà possibilità al cantiere e all’armatore di avere tracciabilità e informazioni di tenuta e manutenzione”. Simone Morganti e Lisa Carli di Velmare hanno presentato l’impresa e il percorso che li ha portati a decidere di aprire un nuovo stabilimento a

Piombino dopo quello di Donoratico e i quasi 50 anni di attività: “la nostra idea era quello di trovare una sede vicina all’acqua e di facilitare il percorso delle imbarcazioni per le destinazioni. Qui a Piombino stiamo costruendo lo scafo di 36 mt. per un nostro cliente e abbiamo potuto introdurre, insieme alla laminazione classica e manuale, quella per infusione che è una grande novità che permette di realizzare manufatti più leggeri, abbassare il livello di emissioni, avere sempre maggiore e migliore sicurezza per il lavoro”.

CAROLI



H o t e l s

GRAZIE A LUSBEN CRAFT PER PIERLUIGI LORO PIANA

Nuova vita per “Masquenada”

LIVORNO – Non basta per uno specialista del refitting di altissimo livello nello yachting garantire un lavoro della massima qualità: bisogna anche bruciare i tempi di consegna, perché l’armatore ha, come esigenza “bene e subito”. Quando poi l’armatore è Pierluigi Loro Piana, dell’omonima azienda di cachemire del lusso made in Italy impossibile dire di no. Così “Masquenada”, nome evocativo di una celebre samba brasiliana, è tornata a una nuova giovinezza grazie alla Lusben Craft del gruppo Azimut/Benetti. Un impegno, quello di Lusben Craft, che ha saputo esaudire il sogno di Loro Piana di riportare a nuova vita il vecchio yacht, acquistato d’impeto dopo aver perso il suo “My Song”, un Baltic Custom 130, incredibilmente perso nel golfo di Leone dalla nave specializzata che lo stava trasportando in coperta verso la Sardegna.

Loro Piana ne ha sofferto molto ma non si è arreso ai ricordi. «Dopo due anni dalla perdita di “My Song” - ci ha detto l’armatore - ho scoperto questo yacht, con un look e una funzionalità che cercavo. Mi serviva una ‘casa crociera’ e l’ho trovata. Partirò alla volta della Grecia, ma l’obiettivo è poi a novembre farò una vita da crociera con la mia famiglia. A settembre isola Eolie, Costa Amalfitana e poi a metà novembre ‘Masquenada’ spicherà con me il volo per i Caraibi, il



viaggio della mia vita». Per un uomo che ama il mare, a una certa età anche il sogno che si chiama “Meglio di niente” sembra un’ironia, ma è invece il riposo del guerriero.

Loro Piana ha apprezzato il quasi miracolo che ha fatto Lusben Craft in tempi tanto stretti. «Non è stato semplice - ci ha detto ancora l’armatore - ma Lusben ha saputo vincere questa sfida con grande professionalità anche in un periodo

difficile come quello della pandemia. Alle spalle il colosso Benetti che è stata già una garanzia. Qui ci sono grandi capacità di coordinamento e i desiderata del cliente sono sempre rispettati». Pierluigi Loro Piana si congeda: «Sono molto orgoglioso di questo cantiere italiano, dei manager italiani. La nostra creatività non ha eguali. Noi abbiamo quel qualcosa in più che i clienti vogliono».

Michela Berti

NEL WEEK-END MOTONAUTICA AI MASSIMI VERTICI

A Rodi Garganico il mondiale Offshore



RODI – «L’internazionalizzazione del Gargano è sport e spettacolo alla portata di tutti», comincia così la giornata di Giampaolo Montavoci, il presidente della Commissione Off-Shore della FIM - Federazione Internazionale Motonautica che è arrivato al Porto Turistico di Rodi Garganico dove ha coordinato i preparativi assieme al “Team del Porto” capitanato da Vincenzo di Battista. Il mondiale offshore si è sviluppato in quattro giorni, da giovedì a domenica scorsa ed è stato un’occasione storica. Battista, capo cantiere di Rodi.

«È un grande piacere per la FIM, - afferma Montavoci - essere stati accolti con questa qualità di servizi: il Porto Turistico è eccellente ed il fatto che il Comune di Rodi e la Regione Puglia abbiano creduto così tanto in questo Campionato è per noi già un primo grande risultato. Quando gli imprenditori incrociano amministratori come l’assessore

allo sport Regione Puglia Raffaele Piemontese ed il sindaco D’Anelli, si innescano percorsi virtuosi di grande respiro».

«La Puglia è, ormai, un punto cardinale nella bussola internazionale dei desideri di viaggio. Se è successo è anche perché gli elementi materiali e immateriali dell’identità “Puglia” sono diventati teatro di grandi eventi sportivi. Nel riorientare le politiche regionali sullo sport e sul turismo, abbiamo focalizzato gli sforzi verso nuovi mercati e domande». Commenta così il vice presidente della Puglia Raffaele Piemontese, riguardo la programmazione regionale, aggiungendo: «Si comprende bene l’importanza che annettiamo, perciò, nell’ospitare, per la prima volta, il Campionato del Mondo di Offshore “Gran Prix of Italy - Trofeo Regione Puglia”.

Sono stati quattro giorni di grandi sfide in acqua e di grandi emozioni ai box. Dal lato degli spettatori, sappia-

mo che lo spettacolo e l’adrenalina hanno aggiunto nuove emozioni all’impatto che già determinano Rodi Garganico e il Porto turistico di Rodi Garganico.

Ci auguriamo che tutti i team, l’organizzazione e chiunque abbia accompagnato questo grande evento sportivo conserverà per sempre memoria positiva di questi giorni pugliesi e garganici: esperienze uniche legate ai nostri borghi, al nostro patrimonio naturale, ai nostri beni culturali, al nostro cibo o alle nostre tradizioni, oltre che al Mare Adriatico e alla sua “antica vocazione ad unire”, risalente al mito di Diomede».

«Rodi Garganico è sempre di più una “storia di mare da amare”» afferma il Sindaco di Rodi Garganico Carmine d’Anelli, sottolineando l’importanza del «vecchio molo, al quale anche io sono legato da ricordi indelebili prima da bambino vivace e poi di giovane sognatore. E proprio ai miei sogni, ai miei ricordi di racconti storici, prima di tutto di grandi uomini e veri marinai che è partita la voglia e la scintilla di provare insieme al mio amico fraterno Donato Petrosino quello che i nostri genitori avevano tanto agognato: il Porto! Un vero porto, realizzato in meno di due anni che ha riscattato quanti l’avevano desiderato e mai avuto. Il porto turistico di Rodi Garganico che tutta Italia finalmente conosce.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Bacini di carenaggio

TAR in attesa del giudizio di merito sull'ultimo dei ricorsi.

Il tribunale amministrativo di Firenze (nel collegio presieduto da Rosaria Trizzino con Riccardo Giani estensore e Nicola Fenicia consigliere) ha infatti respinto il ricorso principale presentato da Jobson Italia srl e diretto a chiedere l'annullamento della procedura selettiva che ha messo in ballo 92 mila metri quadrati di specchi acquei tra la banchina 76 e la banchina 78.

Nell'esaminare le censure mosse all'atto di aggiudicazione della procedura selettiva con il ricorso n. 2 del 2021, i giudici amministrativi hanno in sostanza sottolineato come non vi siano state irregolarità nella procedura posta in essere dall'AdSP.

Per il Collegio è innanzitutto infondata la censura mossa da Jobson e diretta a dimostrare come Azimut Benetti avesse dovuto essere esclusa dalla gara per la negligenza e incuranza mostrata nei confronti delle strutture di cui pure era concessionaria.

Il Collegio rivela come "le problematiche evocate da parte ricorrente, attinenti a contestazioni rivolte alla Azimut Benetti in relazione alla gestione di beni demaniali, non hanno dato luogo ad accertamenti di responsabilità della società medesima, in seno ai giudizi pur avviati nei suoi confronti". Anzi, "l'Autorità Portuale e la Azimut Benetti stessa sono poi addivenute ad una procedura conciliativa".

Del pari, è stata respinta la pretesa di Jobson di escludere Azimut dalla gara a causa della presunta violazione dei requisiti di ordine generale previsti ai fini della partecipazione ad una gara pubblica.

Il TAR ha anche dichiarato improcedibili le censure aggiuntive, presentate anche in ulteriori ricorsi accorpati poi in un unico procedimento, con le quali Jobson ha chiesto l'annullamento di concessioni provvisorie assegnate ad Azimut Benetti prima dell'assegnamento della selezione comparativa. Per il Collegio si tratta di concessioni ormai trascorse "così che l'eventuale annullamento degli stessi sarebbe privo di qualsiasi giuridica efficacia".

Il TAR ha quindi condannato Jobson al pagamento delle spese giudiziarie, per un totale di diecimila euro.

L'AdSP può dunque finalmente preparare la carte per assegnare la concessione ad Azimut Benetti. Che quindi potrà operare per dieci anni su un compendio di oltre 92 mila metri quadrati svolgendo attività di costruzione, allestimento e riparazione di

navi da diporto nonché riparazione di navi passeggeri o merci.

«Si conclude così - commenta il segretario generale dell'AdSP Massimo Provinciali - un lungo e travagliato percorso burocratico che aveva avuto inizio nel 2015 con la pubblicazione della gara, e che si era interrotto poco dopo a causa dell'incidente incorso alla nave Urania con la morte di un lavoratore e seri danni ad uno dei bacini interessati dalla procedura. Siamo soddisfatti non solo perché potrà essere portato a termine il procedimento concessorio, ma soprattutto perché, ancora una volta, è stata confermata la piena legittimità del lavoro eseguito dagli Uffici dell'AdSP».

“Coin” per MSC Seascap

stabilimento Fincantieri di Monfalcone. La scelta del nome, reso noto in occasione della tradizionale "coin ceremony", vuole rendere omaggio alla bellezza degli oceani e all'impareggiabile vista mare di cui godranno gli ospiti della nave, resa possibile dal suo design innovativo e dalle caratteristiche architettoniche.

Madrine della cerimonia sono state due dipendenti storiche delle rispettive società, Monica Somma, category manager retail di MSC Crociere e Joliete Vincenzi, production supervisor di Fincantieri, che hanno collocato le due monete nella chiglia della nave quale tradizionale gesto di benedizione e di buon auspicio.

La cerimonia si è svolta in forma privata che ha visto la partecipazione dell'executive chairman di MSC Crociere Pierfrancesco Vago e dell'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, oltre ai membri del management dell'armatore e del cantiere e ai team di progetto di MSC Seascap.

Pierfrancesco Vago ha dichiarato: "Le monete che posiamo oggi segnano una tappa fondamentale nella costruzione di una delle nostre navi e sono un simbolo importante della fiducia che riponiamo nell'industria delle crociere, MSC Seascap è la quinta nave che costruiamo con Fincantieri, su un totale di otto navi ordinate finora al cantiere italiano per l'intera divisione crociere del Gruppo MSC, di cui quattro nel segmento lusso lanciato nei giorni scorsi con il nuovo brand Explora Journeys, che generano un'importantissima ricaduta sull'intera economia italiana. Quando si unirà alla nostra flotta, MSC Seascap avrà un impatto economico significativo su tutti i porti e le destinazioni che raggiungerà, rafforzando il turismo e sostenendo la ripresa delle comunità locali. Inoltre, MSC Seascap

rappresenta la volontà di continuare ad investire in questo cantiere e nella regione e conferma come la nostra visione a lungo termine per raggiungere operazioni di crociera a impatto zero. Come ogni nuova nave che costruiamo, stiamo dotando MSC Seascap di alcune delle più recenti tecnologie e soluzioni ambientali, tra cui la riduzione delle emissioni e i sistemi di ultima generazione per il trattamento delle acque reflue. Ci sarà anche una novità in termini di intrattenimento per gli ospiti e a bordo vi sarà l'inedita ed emozionante esperienza RoboCoaster".

Giuseppe Bono, ceo di Fincantieri, ha dichiarato: "La coin ceremony è una delle più antiche tradizioni marinare e anche per un costruttore navale rappresenta sempre un momento speciale. Con la saldatura rivolgiamo un augurio ai futuri passeggeri e all'equipaggio, che in questo modo salgono simbolicamente a bordo per la prima volta. Sono sicuro che presto i viaggiatori potranno di nuovo solcare il mare come prima, anche su questa splendida nave che sta prendendo forma nel nostro cantiere".

MSC Seascap rappresenta, al pari della gemella MSC Seashore, un'evoluzione dell'innovativa classe Seaside. Le navi Seaside Evo sono state migliorate e comprendono una varietà di caratteristiche, spazi ed esperienze nuove e coinvolgenti pensate appositamente per gli ospiti. MSC Seascap è stata progettata per avvicinare ancora di più i passeggeri al mare grazie ad un design innovativo e ai 13.000m² di spazio esterno. La nave presenta una stazza lorda di 169.400 GT, entrerà in servizio nel novembre 2022 e sarà in grado di ospitare 5.877 ospiti.

Assocostieri, nuovo vertice

ciazione. La continuità sarà garantita dal direttore generale, Dario Soria.

L'Assemblea è stata aperta dal direttore generale della Agenzia delle Accise, delle Dogane e dei Monopoli, professor Marcello Minenna.

"Sono stati cinque anni importanti - ha dichiarato Marika Venturi, presidente uscente di Assocostieri - per l'Associazione ma anche a livello personale. Ci siamo trovati a dover affrontare nuove sfide economiche e sociali, in una fase costellata da significativi cambiamenti in termini di business e segnata dagli effetti drammatici della pandemia. Siamo riusciti però a giocare di squadra con il Consiglio Direttivo e a superare le difficoltà, grazie all'importante lavoro del direttore generale e di tutte le persone che operano per l'Associazione; diventando sempre

più il punto di riferimento della logistica energetica per le Istituzioni. Per questo vorrei ringraziare tutti i soci per l'apporto offerto all'Associazione in termini di proposte, di partecipazione e di sostegno, indispensabili alla valorizzazione del settore nell'ambito della nostra rappresentanza a livello europeo, nazionale e locale".

"Sono particolarmente orgoglioso del lavoro che tutti assieme siamo riusciti a svolgere in questi anni" ha sottolineato Dario Soria, direttore generale Assocostieri. "Seppure in una fase così complicata per la vita delle persone e delle aziende nel Paese, la nostra Associazione ha continuato a crescere, non solo numericamente, raddoppiando il numero degli associati e superando quota 100, ma anche e soprattutto per l'autorevolezza raggiunta nei confronti di tutti i nostri interlocutori di riferimento, raggiungendo un livello di stabilizzazione economico finanziaria che fa guardare al futuro con serenità e ottimismo. Ringrazio sentitamente, a nome dell'intera Associazione, la dottoressa Venturi per lo straordinario lavoro svolto, ed il Consiglio Direttivo tutto, e con gioia accolgo il dottor Menale, da anni al nostro fianco nella valorizzazione del comparto".

"Sarà per me un grande onore rappresentare le istanze e le peculiarità di tutti gli associati" ha dichiarato Diamante Menale, nuovo presidente di Assocostieri. "Il ruolo della logistica energetica è cruciale per il rilancio del Paese. In un contesto economico e sociale in costante evoluzione, la possibilità per le aziende di appoggiarsi ad un'Associazione di settore, riconosciuta dai decisori pubblici per la competenza e la serietà espressa negli anni, permette loro di poter affrontare con maggiore serenità le complessità con le quali dovranno confrontarsi. Insieme riusciremo a raggiungere sempre maggiori successi".

Assocostieri, Associazione di categoria aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ANITA chiede autisti

Quest'anno l'assemblea privata si è tenuta in via straordinaria a distanza, ma è stato più volte ricordato che non mancherà l'opportunità di organizzare un evento pubblico in autunno.

All'inizio dei lavori, il presidente Thomas Baumgartner, appena riconfermato alla guida dell'Associa-



zione, ha voluto sottolineare come "le nostre aziende associate sono quelle che maggiormente ricorrono all'intermodalità, che usano i mezzi ecologicamente all'avanguardia, che hanno i parchi veicolari più moderni e che non fanno dietrologia arroccandosi a vecchie logiche di difesa dei mezzi obsoleti", ed ha ricordato che l'Associazione è l'unica nel settore ad aver sottoscritto un accordo con il GSE, sulla base del quale sono state messe in campo diverse azioni per incrementare l'efficienza energetica e lo sviluppo sostenibile delle imprese aderenti.

Ha preso parte all'Assemblea privata anche il vice ministro onorevole Teresa Bellanova, che nel suo intervento ha ricordato come "l'impegno profuso dalle imprese del settore nel periodo dell'emergenza sanitaria, ha messo in risalto l'importanza di un sistema trasportistico e logistico pronto a rispondere in tempo reale alle esigenze della collettività". Il discorso del vice ministro si è poi focalizzato sul miglioramento della performance logistica, sempre più orientata verso il superamento delle externalità negative come la congestione del traffico e l'inquinamento al fine di raggiungere l'obiettivo zero emissioni che l'Europa si è data e che attraversa come un filo rosso tutti i Piani di ripresa nazionali.

Durante l'Assemblea, non è chiaramente mancata l'occasione di ricordare le priorità di intervento politico e normativo che il settore necessita da tempo. Nella sua relazione annuale, il presidente Baumgartner ha chiesto esplicitamente al MIMS "un cambio di marcia che dia un'accelerata ai processi avviati già da tempo proprio su spinta di ANITA, revisionando non tanto le iniziative in essere, ma il modo in cui queste sono state attuate".

Grande enfasi è stata riservata a un problema che riguarderà anche il futuro del settore, ovvero la carenza degli autisti, per cui ANITA ha richiesto a gran voce di prevedere una quota "ad hoc" per il settore nel Decreto flussi 2021 e su cui sta mettendo in campo politiche attive per la formazione professionale nell'ambito della Carta di Padova.

È stato sottolineato l'impegno dell'Associazione nel sostegno ai progetti innovativi, con particolare attenzione agli interventi a sostegno della normalizzazione del P18 e l'inizio della sperimentazione dell'EMS e del Platooning.

In conclusione, si è voluta ricor-

dare ancora una volta la posizione di ANITA per cui "la politica assistenzialista non deve appartenere alla nostra natura di imprenditori", ma piuttosto "vanno recuperate le risorse destinate ai sussidi a pioggia per riversarli su interventi di abbattimento del costo del lavoro, anche per alleviare le pressioni concorrenziali interne e degli altri Paesi comunitari".



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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

E' vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta
ecologica



main conference
genoa shipping week

Il futuro del Cluster marittimo
Euro-Mediterraneo tra
innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit&Expo

Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

speciale galeone

UN BEL SOGNO ALLA RICERCA DELLE RADICI NAVALI

Come rifare un galeone medico



Cristiano Bettini

RODI—«L'internazionalizzazione del Gargano è sport e spettacolo alla portata di tutti», comincia così la giornata di Giampaolo Montavoci, il presidente della Commissione Off-Shore dell'Questa volta, come potete leggere, ci torniamo sopra con più spazio. Perché l'idea lanciata qualche numero fa su queste pagine dall'appassionato lettore...trova oggi un autorevole intervento dell'ammiraglio di squadra (a) Cristiano Bettini, specialista di costruzioni navali antiche e autore di tre ponderosi volumi sul tema. L'amico ammiraglio è oltre che specialista anche realista. E ci indica una strada che potrebbe essere concretamente praticabile, a patto di creare un'organizzazione tra istituzioni e privati. Ecco la nota dell'ammiraglio Bettini.

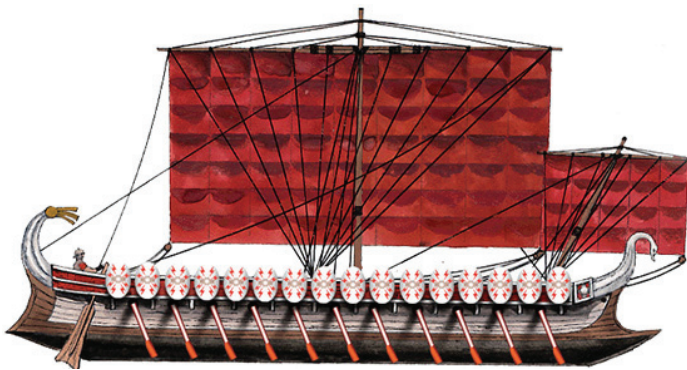
1—L'idea della ricostruzione di un galeone medico sarebbe naturalmente buona, visto che la città aveva una sua forte presenza di galeoni già a fine XVI secolo: il "San Francesco", sotto il Granduca Ferdinando I aveva già partecipato nel 1588, anche se forzatamente, all'impresa dell'Invencible Armada contro l'Inghilterra. Anche l'iconografia non manca.

Come avete scritto, serve un sostegno istituzionale (Comune, Provincia, Regione ?) e di imprese marittime confluenti in una Fondazione, come avviene nelle numerose analoghe iniziative straniere.

Detto questo bisogna porsi il livello di ambizione: scafo navigante (il più complesso per la registrazione, come sai), galleggiante ormeggiato, o modello museale (come la galea genovese del 1622 nel palazzo Ducale di quella città)? Attorno all'impresa (l'ormeggio proposto nel sito <http://www.sites.google.com/view/galeonetoscano> andrebbe bene) va ricostruita una scenografia con un percorso d'epoca all'interno della Fortezza Vecchia che se ben fatto, credo avrebbe un discreto ritorno economico, riuscendo ad attrarre turismo di varia natura (nazionale, straniero, terrestre e marittimo, più scuole ecc., non essendovene in Italia) che vede ancora la città (quasi) come mero luogo di transito.

Sarei in grado di svilupparne il progetto tecnico, dopo uno studio storico sulle forme caratteristiche, se vi fosse un concerto di volontà confluenti.

2—Alcuni anni fa, quando ero a Roma, mi avevano cercato dal Comune per l'idea che avevo lanciato con un gruppo di appassionati storici, di ricostruire una Liburna navigante del I° secolo da ormeggiare ad una pontone galleggiante a 2/3 piani come



ve ne sono disponibili (peraltro già trovato ad una cifra abbordabile); qui si trattava di organizzare l'ormeggio per portare fuori turisti con equipaggio in costume per una breve voga lungo il fiume; un piano del pontone sarebbe stato organizzato a ristorante dell'epoca, con un angolo gadgets, foto ecc..Lì il ritorno era quasi assicurato: alcune iniziative, anche meno appariscenti e "caserecce", di ricostruzione e guida presenti sulla via Appia (scuola gladiatori, teatro, ristorante e gadgets) sono prenotate già online con fatturati incredibili. Poi con la caduta del sindaco e l'arrivo dell'attuale giunta la cosa si disperse...e io nel frattempo ero tornato a Livorno.

Avevo per parte mia già tracciato le linee della Liburna di tipo mediterraneo ad un ordine di rematori, di medie dimensioni (24-28 m.) e fatto il piano dei legni, calcolato il costo approssimato con le ore di lavoro (con l'ausilio dell'amico architetto Giorgetti dell'omonimo studio milanese, noto restauratore di vele d'epoca, che aveva seguito i lavori della galea genovese). Eravamo insomma già ad un buon punto e con le idee abbastanza chiare. Ecco un disegno artistico ma realistico della Liburna. FIM-Federazione Internazionale Motonautica che è arrivato al Porto Turistico di Rodi Garganico dove ha coordinato i preparativi assieme al "Team del Porto" capitanato da Vincenzo di Battista. Il mondiale offshore si è sviluppato in quattro giorni, da giovedì a domenica scorsa ed è stato un'occasione storica. Battista, capo cantiere di Rodi.

«È un grande piacere per la FIM, - afferma Montavoci - essere stati accolti con questa qualità di servizi: il Porto Turistico è eccellente ed il fatto che il Comune di Rodi e la Regione Puglia abbiano creduto così tanto in questo Campionato è per noi già un primo grande risultato. Quando gli imprenditori incrociano amministratori come l'assessore allo sport Regione Puglia Raffaele Piemontese ed il sindaco D'Anelli, si innescano percorsi virtuosi di grande respiro».

«La Puglia è, ormai, un punto cardinale nella bussola internazionale dei desideri di viaggio. Se è successo è anche perché gli elementi materiali e immateriali dell'identità "Puglia" sono diventati teatro di grandi eventi sportivi. Nel riorientare le politiche regionali sullo sport e sul turismo, abbiamo focalizzato gli sforzi verso nuovi mercati e domande». Commenta così il vice presidente della Puglia Raffaele Piemontese, riguardo la programmazione regionale, aggiungendo: «Si comprende bene

l'importanza che annettiamo, perciò, nell'ospitare, per la prima volta, il Campionato del Mondo di Offshore "Gran Prix of Italy - Trofeo Regione Puglia".

Sono stati quattro giorni di grandi sfide in acqua e di grandi emozioni ai box. Dal lato degli spettatori, sappiamo che lo spettacolo e l'adrenalina hanno aggiunto nuove emozioni all'impatto che già determinano Rodi Garganico e il Porto turistico di Rodi Garganico.

Ci auguriamo che tutti i team, l'organizzazione e chiunque abbia accompagnato questo grande evento sportivo conserverà per sempre memoria positiva di questi giorni pugliesi e garganici: esperienze uniche legate ai nostri borghi, al nostro patrimonio naturale, ai nostri beni culturali, al nostro cibo o alle nostre tradizioni, oltre che al Mare Adriatico e alla sua "antica vocazione ad unire", risalente al mito di Diomede».

«Rodi Garganico è sempre di più una "storia di mare da amare"» afferma il Sindaco di Rodi Garganico Carmine d'Anelli, sottolineando l'importanza del «vecchio molo, al quale anche io sono legato da ricordi indelebili prima da bambino vivace e poi di giovane sognatore. E proprio ai miei sogni, ai miei ricordi di racconti storici, prima di tutto di grandi uomini e veri marinai che è partita la voglia e la scintilla di provare insieme al mio amico fratello Donato Petrosino quello che i nostri genitori avevano tanto agognato: il Porto! Un vero porto, realizzato in meno di due anni che ha riscattato quanti l'avevano desiderato e mai avuto. Il porto turistico di Rodi Garganico che tutta Italia finalmente conosce.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“La poltrona Incatenata” di Giovanni Lippi e Ennio Marchetti Stampato da Copystamp Livorno



È con particolare commozione che presento questo agile ma davvero meritevole lavoro di Giovanni ed Ennio per svariati motivi.

Il primo è che il libro contribuirà, con la sua vendita e quella dei biglietti dello spettacolo che si è tenuto domenica sera a Villa Fabbrocetti, alla realizzazione di una piscina terapeutica per bambini e ragazzi diversamente abili. Il secondo è che si parla della storia dei cinema e teatri livornesi che è un profondo richiamo alla cultura labronica dello spettacolo, insita nello spirito dissacrante ma anche profondamente sentimentale della nostra gente.

Il terzo motivo - e perdonatemi se per me è il primo a coinvolgermi - è che la storia dei teatri e cinema livornesi è anche la storia della mia famiglia da parte di mamma,

che era una Marinari, sorella minore di Fortunato Marinari il quale ai cinema e teatri ha dedicato la vita. Giovanni Lippi, il "nipotino" per eccellenza di mio zio Fortunato, si è rivelato già da tempo un'ottima penna. Sa scrivere e sa coinvolgere. E lo conferma in queste cinquanta pagine stringate ma piene di pathos. Per tutti coloro che, grazie alla giovane età, hanno saputo poco o niente di questo importante capitolo della nostra storia culturale, "La poltrona Incatenata" è un'occasione unica: per imparare e per divertirsi. Per noi che abbiamo superato abbondantemente gli "anta" è molto di più, lo ammetto: un richiamo ai ricordi più vivaci, a un mondo scomparso fatto non solo di poltrone incatenate e belle serate con la gente bene affacciata dai palchi e in mostra nelle prime file: ma anche della vicinanza fisica con i grandi dello spettacolo, con Macario, Vanda Osiris, Gassman, Rascel, il can-can delle Folies, e via così. Ricordi personali? Affacciato dal palchetto dello zio Fortunato proprio a pochi metri dalla ribalta, appena adolescente ricordo gli occhi sgranati e le tempeste ormonali nel quasi toccare le ballerine scosciate che zampettavano quasi a portata di mano. Quant'è bella giovinezza...

.....

Ci fu anche il galeone “Livorno”: partì alla ricerca dell’Eldorado



La storia della marineria del granducato di Toscana racconta anche della passione per l'avventura dei Medici, che non perdevano comunque d'occhio il valore economico delle imprese: così la nascita dell'ordine dei cavalieri di Santo Stefano, per la caccia ai pirati saraceni, dava anche di buoni risultati con la cattura di navi da preda e con l'assalto a città degli infedeli (la conquista e il saccheggio di Bona è raffigurato anche in un celebre affresco a Pisa).

Tra le tante navi da guerra fatte costruire dai granduchi ci fu il

galeone "Livorno", già "San Giovanni Battista" costruito alla fine del 1500 e assegnato all'Ordine appena completato. Era lungo circa 50 metri, stazzava 500 tonnellate, aveva 24 cannoni ad avancarica distribuiti su due ponti (batteria e coperta) e tre alberi più un lungo bompresso.

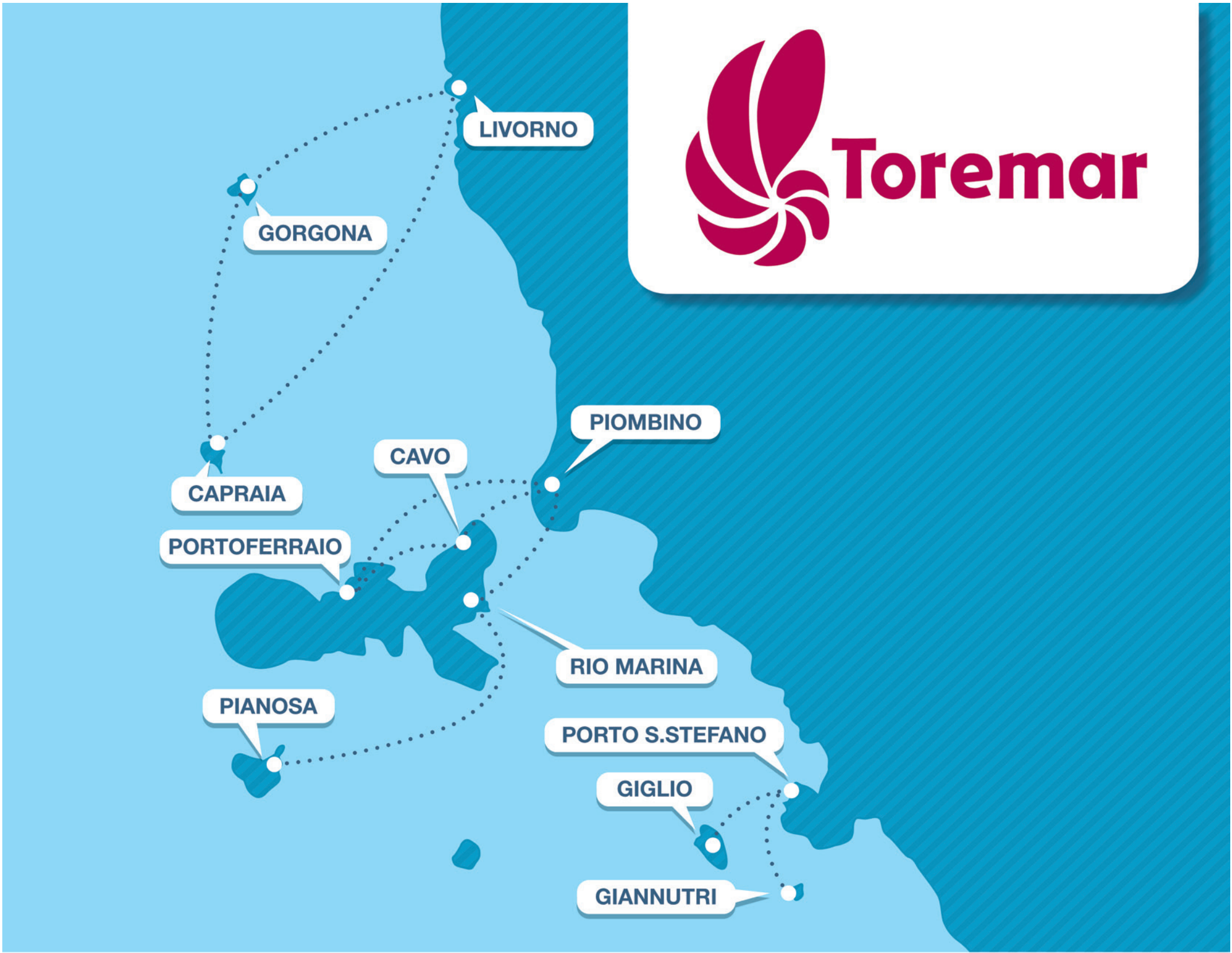
Il "Livorno" è stato probabilmente il veliero toscano che si è spinto più lontano in assoluto. Quando scoppiò la febbre dell'oro nell'appena scoperta America di Cristoforo Colombo, i Medici lo spedirono nella costa Sud del

continente allora sconosciuto alla ricerca dell'Eldorado. Il galeone risali anche un tratto del grande fiume Orinoco ma ovviamente non trovò né l'Eldorado né altre leggendarie ricchezze. Riportò però mappe accurate dal fiume e della costa che aveva randeggiato.



speciale galeone

-- ALL'INTERNO --	
Tariffe piloti e polemiche.	a pag. 2
Porti dello Stretto e Università Mediterranea.	a pag. 2
Sostegno alla formazione nell'Economia del Mare.	a pag. 2
A CEVA Logistics il premio Overdrive.	a pag. 3
Sicurezza sul lavoro formazione nelle scuole.	a pag. 3
Caccia aperta dei sub militari alle "reti fantasma" sui fondali.	a pag. 5
A Bureau Veritas le colonnine di ricarica elettrica Enel X.	a pag. 5
Il progetto di FNM per l'Hydrogen Valley.	a pag. 5
Basta rinvii, fuori grandi navi.	a pag. 5
"Cinque Terre" e il charter nautico.	a pag. 5
Nuova Velmare a Piombino.	a pag. 7
Nuova vita per "Masquenada".	a pag. 7
A Rodi Garganico il mondiale Offshore.	a pag. 7
Come rifare un galeone medico.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "La poltrona Incatenata" di Giovanni Lippi e Ennio Marchetti.	a pag. 9
Ci fu anche il galeone "Livorno": parti alla ricerca dell'Eldorado.	a pag. 9



IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.
Toremar collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.
Per orari e tariffe consultare il sito www.toremar.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.



LIVORNO - CAPRAIA LIVORNO - GORGONA (collegamento trisettimanale)	PIOMBINO - RIO MARINA PIO MARINA - PIANOSA (1 collegamento settimanale)
PIOMBINO - PORTOFERRAIO PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO	PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI