

INTERVISTA AL PROFESSOR SPIRITO PRESIDENTE DELL'ADSP DEL TIRRENO CENTRALE

SCADUTI I BANDI DEL CONCORSO NELL'ADSP LIVORNO/PIOMBINO

Logistica marittima e il suo salto verso il futuro

La XII edizione della Naples Shipping Week offre con la sezione Port & Shipping Tech i temi di una necessaria crescita dell'intero sistema - Conflittualità, franco fabbrica e crociere



Pietro Spirito

NAPOLI - Nella "grande sfida della ripartenza e della ricostruzione", che è il tema di questi giorni nella XII edizione di Port&ShippingTech da domani
Antonio Fulvi
(segue a pagina 3)

Naples Week: lo shipping e molto altro

NAPOLI - Si chiude sabato prossimo 3 ottobre la quarta edizione della Naples Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e Clickutility Team. Un'edizione rinnovata con conferenze in presenza, garantendo la massima sicurezza, e in streaming, per offrire la possibilità di partecipare a un pubblico ancor più vasto. La settimana si è aperta all'ACEN
(segue a pagina 14)



L'eolico in mare su vecchie navi da disarmare?

MILANO - Malgrado i ridotti consumi causa la pandemia che ha rallentato molte fabbriche, la sete d'energia elettrica cresce. E cresce in controtendenza con la volontà di alcuni paesi - deliberata dai cittadini oppure imposta quali mavi militari dalle normative internazionali - di eliminare totalmente le centrali a carbone (Polonia) a oli pesanti (Italia e Germania) ed anche nucleare (Francia).

Non siamo, in questa fase, in mano a una lobby di ecologisti scatenati, come ce ne sono state (e probabilmente ce ne saranno). I dati scientifici forniti dall'International Agency Energy registrano che la crisi del Covid ha comportato un calo dell'8% delle emissioni mondiali di CO2, un record negli ultimi decenni. Ma non basta certo a raggiungere gli obiettivi dell'agenda ONU che impongono, come noto, un taglio del 40% entro il 2030.

Un taglio che tocca anche - come già abbiamo recentemente scritto - anche il settore navale che deve addirittura ridurre le emissioni del 50%. Oggi - quest'anno non fa testo - siamo già a oltre 400 parti di CO2 per milione, quando il limite "accettabile" è inferiore a 350 parti. Stiamo bruciando il futuro dei nostri nipoti, dicono i tecnici.
(segue a pagina 14)

L'INTERVISTA AD ARMANDO BORRIELLO SUI TEMI URGENTI DEGLI SPEDIZIONIERI

A Fedespedi Giovani vessillo "Green"

Dopo la pandemia del Covid e l'oligopolio delle compagnie, la necessità di rimodulare la professione in modo sostenibile



Armando Borriello

NAPOLI - Il dottor Armando Borriello, presidente Fedespedi Giovani e membro di ACCSEA, C.G.
(segue a pagina 3)

Vedi Napoli e poi ...vivi!

NAPOLI - Forse dovrei premettere che c'è, tra me e Napoli, una corrispondenza d'amorosi sensi; che forse non mi fa essere del tutto obiettivo. Sarà. Del resto, scriveva Curzio Malaparte che i livornesi sono i napoletani della Toscana. Per quello che
Antonio Fulvi
(segue a pagina 14)

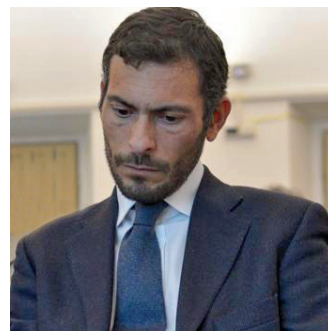
INTERVISTA A IVANO RUSSO, DIRETTORE DI CONFETRA

Obiettivo nuova logistica, le autostrade digitali

Tutti i comparti che si sono difesi dal Covid e le eccellenze da sviluppare di più - L'urgenza di una strategia nazionale sugli interventi per i porti e il vuoto d'idee sulla Brexit

NAPOLI - Ivano Russo, direttore generale di Confetra, napoletano classe 1978 e una laurea con lode in Scienze Politiche e Storia delle Istituzioni Europee, proviene dal ministero dei Trasporti dove è stato dirigente presso il Gabinetto del ministro Graziano Delrio e prima ancora ha ricoperto molti altri incarichi prestigiosi. È considerato uno dei maggiori esperti europei di logistica e delle normative sui trasporti.

Cinzia Garofoli
(segue a pagina 4)



Ivano Russo

A RemTech Smart Ports e domani

FERRARA - Nella conferenza nazionale Smart Ports, che si è tenuta in versione digitale all'interno del grande evento Remtech appena concluso, si è fatto il punto del percorso ormai avviato per uno sviluppo portuale sostenibile e si sono illustrati i programmi per ulteriormente intensificare le azioni che vanno in questa direzione. Come ha detto Stefano La Porta presidente di ISPRA nel suo intervento di saluto ed introduzione alla conferenza, il tema dei porti e delle infrastrutture portuali è decisivo per il rilancio del Paese e quando si parla di una transizione economica al verde e alla sostenibilità non si può non pensare al coinvolgimento delle strutture ed infrastrutture portuali per la centralità che hanno nella vita economica e sociale. È quindi su queste che oggi più che
C.G.
(segue a pagina 12)

Salone Nautico 60ª edizione: primizie a Genova

GENOVA - Apre domani 1 ottobre, la 60ª edizione del Salone Nautico Internazionale: una prova di coraggio per la pandemia ancora in agguato, ma anche una risposta alla urgente esigenza del comparto nautico di provare a rilanciarsi dopo anni di crisi reale. La rassegna, che si conclude martedì 6 ottobre, dal punto di vista sanitario è "blindata": controlli strettissimi all'ingresso, biglietti solo online e con un limite massimo, distanziamento degli stand, conferenze a numero chiuso; giornalmente i locali vengono immunizzati e ogni eventuale positivo tra i visitatori immediatamente isolato.

Sul piano delle esposizioni, pur mancando alcuni storici protagonisti - Honda Marine ha rinunciato a fare una manifestazione tutta sua altrove - le novità non mancano.
(segue a pagina 12)



-- ALL'INTERNO --

Rimorchiatori Napoletani, già a mezza elettricità.	a pag. 3
Dal Consiglio Generale di ALIS il grido di dolore del trasporto.	a pag. 4
Rischio omologazione Sud/Nord nel decreto "semplificazione"?	a pag. 5
Da un'impresa di Carrara mini foresta in Amazonia.	a pag. 6
Circle ha approvato la relazione finanziaria.	a pag. 6
Entro il 1° ottobre obbligo per il Registro.	a pag. 8
Bando della Regione Toscana per contributi in conto capitale.	a pag. 8
"Ecoballe", è ripartita la campagna di ricerca.	a pag. 8
Agosto nel porto di Genova: deboli segnali di ripresa.	a pag. 9
GNV ritrova l'utile e riconferma il CdA.	a pag. 9
Premio San Matteo della Dogana ai cento funzionari più bravi.	a pag. 9
Ormezzatori a Piombino: confermato il presidente.	a pag. 12

BERTOCCHI

IMPIANTISTICA INDUSTRIALE

Divisione noleggio attrezzature industriali



Bertocchi Montaggi S.r.l. - Loc. Montegemoli - C.P. 36 - 57025 - Piombino (LI)
Tel.: 0565.276491-2-3 - Fax: 0565.276494

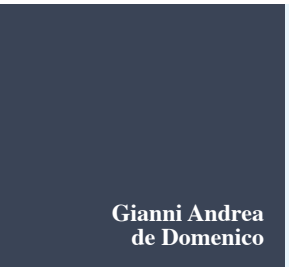
Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

5%

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla rete nazionale dei gasdotti di SNAM. La versatilità operativa del Terminale ed il suo design rendono possibile la futura attività di bunkeraggio del GNL. **Il Terminale, che ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 5% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.**

oltoffshore.it





NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL GRUPPO INGEGNER DE DOMENICO

Rimorchiatori Napoletani, già a mezza elettricità

L'odissea burocratica per installare colonnine in banchina per alimentare gli apparati - Il valore dell'elemento umano di bordo e i temi della sicurezza sui porti

NAPOLI – Rimorchiatori e gente dei rimorchiatori: a leggere in giro per il mondo, si imparano cose strabilianti, come gli “unmanned tug” che starebbero entrando in servizio in qualche scalo, l'imperativo categorico della connessione wi-fi tra loro, le navi e le centrali a terra, i motori totalmente “green” e altro ancora. Scienza o fantascienza? E quanto di tutto questo si riflette nel quotidiano lavoro sul porto di Napoli, ma anche sugli altri porti italiani?

Ne parliamo con l'ingegner Gianni Andrea de Domenico, presidente di Rimorchiatori Napoletani e tecnico di comprovato realismo. La riconosciuta ed apprezzata ironia partenopea fa parte del suo spirito, ma i temi sono molto seri e la battuta di spirito appare solo di contorno. Peraltro gradita.

Presidente, partiamo dal concreto, o da quello che dovrebbe essere concreto, due anni fa, in una nostra intervista, lei presentava come avviato il macro-progetto CDM (Collaborative Decision Making) di reciproca e veloce informazione tra tutti gli

operatori sui porti, in particolare per le manovre. Il progetto oggi è operativo?

Magari, ma siamo purtroppo solo a metà percorso, con la tipica resistenza all'italiana sui cambiamenti che possono incidere sullo status-quo, e sull'abitudine di procrastinare favorita anche dalla burocrazia. Anche la recente e attesa sentenza sulla tragedia della torre dell'Avvisatore di Genova non ci sta aiutando, e favorisce la fuga dalle responsabilità operative dirette. Tutti parlano di puntare a standard elevati di sicurezza ed efficienza, ma troppo spesso questo è solo sulla carta”.

Il coraggio di decidere dovrebbe partire dall'alto, dagli stessi organi ministeriali...

“E quello che auspico, ma al momento anche per loro c'è la costante minaccia di responsabilità penali su ogni decisione, per cui è frequente il non decidere, il rinviare. La mia speranza, condivisa credo da molti, è che il nostro ministero in particolare torni a riprendere il ruolo che aveva molti anni fa, con direttori che si assumevano le

responsabilità ed avevano dalla loro l'intera struttura. Ma è necessario che cambi il sistema: quello che fa passare a chiunque la voglia e costringe anche i migliori ad andare avanti con il sistema delle garanzie comprovate. Il che comporta una non efficienza nei confronti di paesi che invece decidono, operano, migliorano. Siamo fermi al detto del Gattopardo: “Cambiare tutto per non cambiare niente”. C'è molta amarezza in noi”.

Altro tema molto propagandato è la rivoluzione “green” nelle motorizzazioni navali, rimorchiatori compresi...

“Io personalmente spingo da molti anni sulla scelta di motorizzazioni miste diesel/elettrico sui nostri mezzi. Il che favorirebbe non solo l'ambiente, ma anche la prontezza d'impiego dei rimorchiatori, che farebbero a meno del preriscaldamento dei motori diesel in banchina e potrebbero istantaneamente salpare con gli elettrici, per arrivare sotto nave con l'apparato termico già pronto a temperatura. Ma non le dico le difficoltà, il vero calvario burocratico, che abbiamo

dovuto affrontare a Napoli solo per installare delle colonnine elettriche in banchina, allo scopo di sostituire i gruppi elettrogeni di bordo, ovviamente rumorosi e inquinanti. È stata una fatica inumana, con un continuo combattimento tra le tante autorità competenti, in gran parte occupate solo a bloccarci. Ce l'abbiamo fatta da poco, ma dobbiamo guardare al prossimo obiettivo, cioè alla motorizzazione principale diesel/elettrica. E sarà un'altra battaglia.

Si era ventilata un'ipotesi interessante: inserire nei capitolati di gare per il rimorchio anche un punteggio pro-ambiente.

“C'era e credo rimanga agli atti, una proposta di Coletta perché nei capitolati di gara venisse assegnato un bonus per i mezzi più rispettosi dell'ambiente, meno inquinanti. Non sarebbe impossibile: basterebbe un buster elettrico a bordo, che consente di partire in modalità “green” immediatamente su chiamata, riscaldando durante il tragitto verso la nave i motori termici. E potenziano anche la capacità di tiro quando occorre. Sono investimenti che dovrebbero essere incentivati,

non malvisti”.

Un quadro complicato ed anche amaro, quello che ne risulta. Dove però la capacità d'impresa in ogni caso consente di andare avanti. Capacità d'impresa e dell'uomo. E a proposito, cose ne pensa del tug “unmanned” di cui si parla in vari porti stranieri?

Per dare risultati veri, un rimorchiatore senza equipaggio dovrebbe coniugare efficienza, convenienza economica e sicurezza assoluta. L'incentivo è il risparmio della spesa dell'equipaggio, che oggi incide sul 30/40% nei costi generali di esercizio. Ma con gli attuali sistemi di pilotaggio remoto, affidato a collegamenti wi-fi che troppo spesso sono disturbati o interrotti da altre decine di utenze in ambito costiero, non si può certo giurare sulla sicurezza assoluta. Quando poi sono richiesti più rimorchiatori da coordinare sulla stessa nave, che dovrebbero colloquiare tra loro e insieme con la centrale a terra, la vedo difficile con le tecnologie d'oggi. Per non parlare poi delle situazioni d'emergenza, che nel nostro servizio sono

quasi quotidiane: a bordo si valuta e si interviene, ma in remoto?”

Il rimorchiatore-drone quindi è bocciato senza appello?

“Allo stato attuale non lo vedo possibile, almeno nei porti maggiori. Posso vedere una riduzione parziale di equipaggi, ma la professionalità dell'uomo a bordo è ancora fondamentale. Tra l'altro, suggerirei al personale di coperta dei tug di fare ogni tanto un salto in macchina durante le uscite; solo vicino agli apparati propulsori si capisce la complessità del proprio lavoro, dello stesso “sistema”, dell'impegno tecnico e insieme umano. Ecco, io credo nell'uomo, preparato e responsabile. Non credo nel buttare in pasto al pubblico idee e proposte che mi sembrano molto simili all'antica usanza partenopea del fare ammuina a bordo. Ricordate? Tutti quelli che stanno a prua vadano a poppa, quelli che stanno a destra vadano a sinistra e viceversa. Chi non ha niente da fare se rammeni quà e là. Ecco, mi piacerebbe che si facesse meno ammuina e andassimo più sui fatti concreti”.

A.F.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Logistica marittima

nello splendido scenario del golfo partenopeo, c'è chi guarda la Luna e chi soltanto il dito che la indica.

Con il professor Pietro Spirito, docente di economia dei trasporti della prestigiosa Università Ferdinando II e presidente del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, è la Luna l'obiettivo, chiaramente ribadito dalla nostra intervista che segue. E in chiave di vera visione internazionale, così come la logistica dei trasporti da tempo richiede.

Presidente Spirito, il termine di catena logistica oggi molto in uso può configurare realtà estremamente varie. Come quella italiana, molto atipica e quindi complessa.

“È uno dei retaggi della nostra storia quello di una polverizzazione delle realtà produttive nel paese: con la prevalenza di piccole e piccolissime aziende, distribuite su un territorio sul piano della logistica complicato, con la conseguenza del forte sviluppo del trasporto su gomma, a sua volta fatalmente polverizzato in micro-realtà spesso sviluppate principalmente su un territorio. È evidente che la ferrovia, oggi considerata la modalità terrestre ideale sul piano dell'economia ma anche del rispetto ambientale, poco può fare in questa chiave”.

Lei ha accennato anche a un'altra caratteristica della nostra logistica: il vendere le merci franco fabbrica.

“Non è un dettaglio da poco: vendere franco fabbrica e non franco destino comporta come conseguenza che sono i compratori a definire modalità, caratteristiche e anche costi del trasporto. In sostanza, è il paese di destino delle merci a dettare le regole, con tutte le evidenti conseguenze”.

Ciò premesso, il trasporto terrestre in conto proprio è ancora molto forte; e quindi con la sua polverizzazione non è facile operare a fronte di una concorrenza internazionale sempre più strutturata ed estesa...

“Ed è un altro elemento di debolezza del sistema italiano, con una miriade di piccoli operatori che

devono confrontarsi, ovviamente non ad armi pari, con le grandi realtà internazionali. Basta vedere che nella classifica dei primi dieci brand della logistica terrestre che operano anche in Italia ci sono solo due aziende italiane.”

Anche il sistema portuale nazionale pecca, sotto alcuni aspetti, di “nanismo”: con eccessi di competizione tra AdSP e poca proiezione internazionale.

“I nostri porti sono figli della nostra storia e della storia dei nostri territori. La stessa piccola dimensione delle nostre aziende ha favorito la polverizzazione degli scali, che non aiuta certo la loro forza concorrenziale. Dovremmo invece tener ben presente quello che sta accadendo nel trasporto marittimo internazionale: sempre più concentrazione in grandi vettori, che evidentemente condizionano e sempre più condizioneranno la scelta degli scali in grado di servirli al meglio. La globalizzazione non è uno slogan, è una realtà in atto”.

Ricordo che anni fa Gianluigi Aponte già avvertiva: attenti, perché le navi hanno l'elica. Cioè si spostano facilmente nei porti che rispondono alle loro esigenze...

“Dobbiamo davvero renderci conto che le piccole dimensioni localistiche, la conflittualità interna, l'incapacità di velocizzare i processi, sono tutti handicap che ci fanno rischiare molto. L'uscita dalla pandemia Covid, che non sappiamo ancora bene quando avverrà totalmente, dev'essere un'occasione per darci una visione di sistema internazionale connesso, abbandonando quello della conflittualità tra territori. E in quest'ottica vanno anche coinvolte le istituzioni degli stessi territori”.

Uno dei problemi, presidente, sembra anche essere quello della conflittualità interna negli stessi porti tra operatori, concessionari, utenti: non si contano i ricorsi ai TAR...

“La trasformazione della legittima difesa del proprio impegno in contenzioso giuridico fa parte, purtroppo, della nostra tradizione nazionale: basta pensare alle liti di condominio che degenerano in cause civili per scendere in

fondo alla scala dei contenziosi. È indispensabile una nuova cultura del confronto civile: ma è anche necessario che si trovino, sul piano delle istituzioni, meccanismi di confronti semplificati e condivisi. E qui il ruolo delle istituzioni è importante.”

Last but not least, il mondo delle crociere; per i porti e gli stessi territori è stato, causa il Covid, un massacro non solo economico.

“È uno dei settori che più ha pagato; e credo che la ripresa non potrà che essere graduale e complessa, non certo prima del 2021. Molto dipenderà anche dalla capacità dei players di presentare offerte allettanti, non dimenticando che la pandemia ha lasciato ancora uno strascico di timori anche nel settore collaterale dei passeggeri dei traghetti. I porti devono fare la loro parte, con una ottimizzazione degli spazi e dei servizi, in collaborazione stretta con gli armatori e i network del turismo. Le indicazioni fornite dall'IMO puntano molto sull'aspetto “green” delle navi e gli armatori più dinamici hanno già fatto la loro parte. Poi si potrà avere anche una diversificazione dell'offerta: grandi navi per megacrociere, navi più piccole per crociere locali, il che potrebbe anche aprire itinerari nuovi, su porti minori. Ma le dimensioni localistiche del business non possono condizionare una realtà che ormai è globale e non si decide certo sui singoli porti. Dobbiamo adeguarci con l'intelligenza e la flessibilità, senza lasciarci condizionare nemmeno dalle prossime scadenze di molti vertici delle AdSP e dai conseguenti prevedibili interventi del mondo istituzionale”.

A Fedespedi Giovani vessillo

affronta in questa intervista le problematiche della categoria, con particolare riferimento al sempre più pesante ingresso delle compagnie di navigazione nel loro “territorio”.

Il periodo molto critico che abbiamo attraversato ha cambiato tante situazioni e prospettive; su quale aspetto prioritario in

questa fase si è concentrato il lavoro di Fedespedi Giovani? E su quale in futuro prevedete di lavorare?

La pandemia ed il conseguente Lockdown hanno rivoluzionato completamente i programmi di tutti: anche quelli delle Associazioni come la nostra. Questo ha causato una rivoluzione di temi ed approcci. Innanzitutto abbiamo rimodulato tutto su base e-meeting e video lezioni, per poter tenere sempre viva la fiamma dell'interesse e della partecipazione. Di più: durante il lockdown i nostri incontri sono stati pressoché settimanali e le attività erano improntate tutte sull'assistenza alle imprese associate ed agli iscritti per affrontare al meglio ed interpretare in maniera univoca tutte le novità normative e le criticità che hanno fatto del nostro settore il fulcro dell'economia nazionale in tempo di chiusura forzata. Nella riprogrammazione abbiamo tenuto conto del messaggio forte che il Covid-19 ha impresso in tutti noi: abbiamo necessità di guardare al futuro in modo SOSTENIBILE, con un vero e proprio cambio di paradigma. Per questo faremo di Fedespedi Giovani, tra le altre tante attività che portiamo avanti, il vessillo Green della Federazione nazionale delle Imprese di Spedizione.

Quale ritiene siano i problemi più concreti che stanno affrontando gli spedizionieri e quali sono le indicazioni della categoria che i decisori dovrebbero recepire prioritariamente?

Le principali difficoltà che affrontiamo come spedizionieri ingenerano dalle posizioni di dominio ed oligopolio cui sono giunte le compagnie di navigazione: c'è una strozzatura nel processo della libera scelta del cliente finale. Come intermediari siamo sempre più posti nelle condizioni dai nostri principali fornitori di non essere dotati degli opportuni strumenti per essere concorrenziali... a chi? alle compagnie di navigazione stesse, e perciò agli stessi fornitori. A livello europeo enorme è lo sforzo che si sta compiendo, per il mezzo delle nostre associazioni CLECAT e FIATA, al fine di mostrare con numeri e dati concreti l'effettiva insussistenza dei motivi che hanno portato alla

proroga della BER. Staremo a vedere, ma nel mentre non siamo allo stallo: lavoriamo per mostrare ai nostri interlocutori chi siamo, qual è il valore del nostro lavoro, e quali sono i benefici della scelta di un interlocutore alla pari. La politica italiana d'altro canto, in un paese che vive di esportazioni e che mai come ora necessita di stimoli per ripartire, dovrebbe dare massima priorità alle istanze del nostro settore: infrastrutture adeguate, legislazione snella, favorire fiscalmente le imprese che lavorano con l'estero e che hanno subito il maggior colpo dalla pandemia.

Dall'Europa abbiamo avuto un segnale di attenzione importante: ha fiducia che il mondo della logistica, spedizioni e trasporto possa riuscire a fruirne concretamente? Quali le aspettative?

L'Europa, sulla scia di quanto fatto in tutto il mondo, ha riconosciuto il settore delle spedizioni, logistica e trasporti come “strategico”: questo è sicuramente uno slancio del decisore politico verso la nostra categoria. Un punto di partenza, ma sicuramente non uno di arrivo. È un'occasione più unica che rara per noi del settore di costruire una “brand identity” univoca, unico strumento di sopravvivenza per un intero settore che conta migliaia di posti di lavoro e che rischia di scomparire a favore di call-center delocalizzati, automezzi di proprietà di holdings finanziarie e dati dell'intero comparto produttivo nazionale nelle mani di pochi attori protagonisti. Siamo chiamati a difendere un mestiere antico dalla forte caratterizzazione labour intensive, e dobbiamo utilizzare questo momento a nostro favore per ottenere una riconoscibilità estesa anche ai non esperti di settore ed una presenza mediatica costante.

Siamo vicini al rinnovo dei vertici di grande parte delle AdSP; pensa che il criterio adottato dal governo sia condivisibile o ritiene che possa essere migliorabile, anche considerando che quei presidenti che hanno ottenuto risultati potrebbero meritare di essere confermati?

La continuità è sinonimo di affidabilità: noi in Italia dobbiamo imparare a capire questa corri-

spondenza biunivoca. Ben venga dunque che il criterio adottato dal Governo preveda la facoltà che i soggetti meritevoli possano essere riconfermati.

E come membro di ACCSEA Giovani: siamo in piena Naples Shipping Week; quali esigenze particolari avverte il mondo campano dei corrieri, spedizionieri ed autotrasportatori che rappresentate?

La Naples Shipping Week è un'importante occasione per tutto il cluster locale di ospitare le eccellenze di settore ed inquadrare problemi e soluzioni, sia locali che nazionali. In ambito campano grande rilievo ha la questione delle ZES, mai partite, e dei Nodi Logistici, a partire dallo stesso Porto di Napoli. Bisogna lavorare affinché i servizi sostituiscano la manifattura, in una regione che ancora riesce a trattenere una parte importante del tessuto industriale produttivo italiano, ma che ne ha perso importanti pezzi negli ultimi decenni. Grazie alla posizione privilegiata nell'area Centro Sud, la Campania può rappresentare un catalizzatore di merce proveniente dal Nord e viceversa, dotata come è di interporti con snodi intermodali e un importante polo aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli e Salerno. Il tutto però necessita di uno sviluppo armonico: speriamo che la recente rielezione degli organi di governo regionale conduca questi ultimi a muovere i propri passi in questa direzione in maniera decisa e risoluta.

Quanta importanza riveste il tema della sostenibilità per ACCSEA?

La sostenibilità ha sicuramente un ruolo primario, sempre. Sostenibilità intesa in senso lato: per l'ambiente, per le imprese, per il lavoratore. Siamo in ACCSEA sempre aggiornati su tutto quanto interessa il nostro settore al fine di sensibilizzare le nostre imprese associate al rispetto di canoni di buona condotta morale, legale ed ambientale. La ACCSEA rappresenta pur sempre la prima associazione territoriale nel Mezzogiorno per iscritti, ed ha un importante ruolo di guida anche per le territoriali minori con cui collabora e dimostra sempre piena disponibilità e condivisione.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Obiettivo nuova logistica

Relatore della Port&Shipping Tech con un importante contributo sulla visione europea e intercontinentale del comparto, parla con noi di questi temi alla vigilia della due giorni dedicata.

Direttore, come ha reagito l'Italia all'epidemia, sotto il profilo economico, rispetto agli altri paesi europei?

“Meglio degli altri paesi europei. L'Italia ha avuto universalmente riconosciuta la buona gestione dell'emergenza sanitaria ed anche dal lato economico, nel disastro generale, ha avuto le migliori performance europee durante la gestione del lockdown. Durante i 3 mesi più duri - febbraio, marzo, aprile - ha perso il 12,4% del PIL mentre la Francia il 14%, la Germania il 15%, la Spagna il 18,6% ed il Regno Unito addirittura il 21%.

Il mio giudizio quindi sulla gestione della crisi è positivo. Anche l'investimento dei 100 miliardi nei provvedimenti Cura Italia, Rilancio, Semplificazioni e Decreto agosto hanno ottenuto risultati, altrimenti oggi non avremmo 800.000 posti di lavoro in meno ma 3 milioni di disoccupati.

Eppure sull'economia in Europa restiamo indietro rispetto alle altre nazioni.

“Indietro lo eravamo già nel pre-Covid perciò le sfide dell'Italia post-Covid restano le stesse di prima dell'epidemia. Il nostro Paese nella fase emergenziale si dimostra quasi sempre più capace degli altri, ma nella normalità trascura e si porta dietro i problemi annosi che riguardano competitività, connessioni e marginalità geoeconomica globale. Problemi che non risolveremo senza mettere in atto finalmente una strategia compiuta che parta appunto dalla geoeconomia, dal commercio estero, dal commercio internazionale. Una strategia commerciale dinamica e competitiva che ci permetta di affrontare le grandi sfide che nella logistica riguardano come il paese è posizionato nel commercio internazionale. Abbiamo imprese straordinarie che riescono, grazie alla qualità dei loro prodotti, a presidiare l'export in alcune nicchie - nell'agrifood, nel fashion o nella moda, nell'auto motive - ma manca una visione complessiva del Paese proiettata nell'economia globale e soprattutto non ci sono

le azioni conseguenti per provare a perseguire determinati obiettivi. Guardiamo ad esempio la discussione - abbastanza singolare - sui progetti per il Recovery Fund: giusto discutere sul non presentare singoli progetti per singoli porti senza una strategia, ma il vero problema è che non si parla di quale deve essere la strategia da mettere in campo.

Una strategia che manca da molto tempo..

“La stagione della politica estera italiana nel Mediterraneo è finita negli anni '80, e sono finite anche le strategie più complessive come il dialogo tra Stati Uniti e Unione Sovietica. Prima ancora c'era stata la stagione del neo-atlantismo, negli anni 60 con Mattei, La Pira... L'Italia non ha più una politica estera economica degna di questo nome. Lo vediamo nella guerra dei dazi: ci siamo trovati nella paradossale situazione di ritrovarci i dazi di Trump senza avere ottenuto neanche un euro di investimento cinese. Anche nei confronti della Brexit non abbiamo una strategia: tutti i grandi hub dell'e-commerce dovranno uscire dal Regno Unito per non rischiare di pagare dazi in caso di no deal. Il Regno Unito è l'hub commerce di tutte le piattaforme mondiali che ora stanno valutando se spostare i loro centri nell'Europa continentale: e la partita aperta è tra Francia ed Olanda.

Qual è il tipo di strategia di cui il Paese ha bisogno?

“Una strategia che unisca logistica e manifattura. Ad esempio: in Africa ci sono 14.500 imprese cinesi, di cui 8000 manifatturiere - e non logistiche - che stanno impiantando l'industria dell'auto motive prevalentemente ad alimentazione elettrica, della moda, del food per produrre ed esportare in Europa, loro mercato di riferimento. Grazie alla nostra posizione geografica potremmo diventare un hub che accoglie queste merci aggiungendo la lavorazione di ultimo miglio e la redistribuzione del prodotto, dato che - come è noto - i transiti da soli non generano ricchezza.

Un altro esempio per creare vera ricchezza: i porti di Livorno, Civitavecchia e Salerno specializzati in traffici ro-ro e auto motive con autoparchi potrebbero attrezzarsi per ricevere le auto elettriche 2.0 che le case automobilistiche cinesi stanno costruendo in Africa e poi sul territorio retro portuale organizzare l'omologazione europea energetica ed aggiungere il nostro design, peculiare eccellenza italiana di cui Cina ed Africa sono privi.

Questa secondo noi è una strategia: un disegno quindi di politica industriale economico logistica che include una componente di relazioni economiche internazionali con un progetto di priorità manifatturiera in settori in cui il nostro paese eccelle e nel quale c'è l'offerta logistica dei porti. E come queste potremmo citarne altre dieci. Strategie logistiche globali quindi, non legate solo a singoli progetti.

“Per avere un ruolo globale da dove dovremmo partire, e quali sono i limiti che abbiamo?”

“Avere una strategia è solo il primo passo; in Italia storicamente manca il dibattito sulla logistica a differenza di altri paesi, come la Germania, che presidiano i mercati globali con i loro campioni nazionali (DHL, DB Schenker etc.) grazie alla costruzione di un'industria logistica completa con trasporti terrestri, marittimi, aerei, poi con corrieri; costruendo e sostenendo le imprese, semplificando con un adeguato quadro normativo e regolatorio e costruendo anche le infrastrutture. In Italia il tema è invece sempre e solo stato quello delle infrastrutture - che definisco ormai “arma di distrazione di massa” - ma il problema della logistica non coincide con quello delle infrastrutture. Queste sono solo il titolo di un capitolo di un libro, che però di capitoli ne contiene almeno 5 o 6.

“Connessi o disconnessi?” è il titolo che avete dato alla recente assemblea Confetra, quale risposta vi aspettate?

“La risposta a questa domanda ci sarà dal come il Paese deciderà o meno di dare quella politica completa di trasportistica e logistica di cui abbiamo parlato; che non significa solo politica delle infrastrutture ma include anche il tema su cui il mondo si sta dividendo e che rappresenta il nuovo orizzonte della logistica: quello delle autostrade digitali. L'approdo dai big data agli smart data, precondizione per l'intelligenza artificiale, per l'internet delle cose, passa tutto per il potenziamento della rete 5G. Oggi dovremmo iniziare a ragionare in termini di trasporto merci e trasporto dati: chi fa logistica non può prescindere dai dati, perché la logistica si fonda proprio sulla gestione dei dati e della merce, del consumatore, del vettore. E dunque un fattore abilitante, se non il primo fattore, della competitività della logistica nazionale; a mio avviso non meno del costo del lavoro e degli altri tradizionali fattori di competitività.

www.lagazzettamarittima.it
SEGUICI ANCHE SUL WEB

NELLA PRIMA CONSULTAZIONE GENERALE DOPO IL LOCKDOWN

Dal Consiglio Generale di ALIS il grido di dolore del trasporto

Crescita associativa e proposte sul Recovery Plan - Conclusioni dei lavori del vicepresidente della Camera dei Deputati



Nella foto: Il vicepresidente della Camera Rosato e il presidente Grimaldi.

ROMA – ALIS ha organizzato a luglio due grandi eventi nazionali, a Sorrento e Manduria, per fornire un segnale concreto di ripartenza alle aziende e a tutto il popolo del trasporto e della logistica. Oggi siamo qui a Roma per il nostro Consiglio Direttivo, per continuare a dare un messaggio positivo al nostro comparto e per proseguire la ripresa del sistema economico partendo dalla crescita associativa e da un piano di proposte per il Recovery Plan che presenteremo a tutto il Governo nei prossimi giorni”. Il presidente di ALIS Guido Grimaldi interviene in apertura dei lavori del primo consiglio post-lockdown organizzato in presenza, nel pieno rispetto dei

protocolli di sicurezza previsti, ringraziando il vicepresidente della Camera dei Deputati onorevole Ettore Rosato, al quale sono state affidate le conclusioni, e tutti i soci non solo per la partecipazione, ma anche per l'incessante lavoro, l'indomabile determinazione ed il concreto supporto mostrati durante tutto il periodo emergenziale e nella successiva fase di ripartenza.

“Nonostante le numerose difficoltà incontrate dal nostro settore sul piano operativo ed economico, le nostre aziende non si sono mai fermate e, anche dal punto di vista delle iniziative associative, ALIS ha continuato ad aggregare attorno ad un progetto serio e sempre più di riferimento dell'intera filiera logistica. Proprio oggi - aggiunge il presidente Grimaldi - abbiamo approvato gli ingressi in ALIS dei nuovi soci consiglieri Molino Casillo, Gi Group, Hands-On Systems, Nieddu Trasporti e Würth Italia: tutti operatori leader nei settori di riferimento, con i quali la nostra Associazione condivide gli obiettivi programmatici legati in particolare alla sostenibilità ambientale, al rilancio dell'occupazione, all'internazionalizzazione e alla digitalizzazione”.

“Oggi il nostro Paese, e di conseguenza anche il settore del trasporto e della logistica, hanno una grande opportunità, ovvero quella di rilanciare l'economia attraverso l'attuazione del Recovery Fund, con il quale sono stati destinati all'Italia circa 209 miliardi di euro. ALIS, anche in considerazione delle criticità finanziarie affrontate dalle aziende e dei dati occupazionali recentemente pubblicati dall'ISTAT, che destano preoccupazione soprattutto in riferimento alle crescenti percentuali di disoccupazione tra i giovani e al Sud, ha il dovere - prosegue Guido Grimaldi - di presentare al Governo un documento contenente le principali proposte per il rilancio del nostro settore”.

“Stiamo infatti lavorando, grazie anche ai contributi dei soci e al fine di supportare le Istituzioni nella redazione del Recovery Plan, alla redazione di questo importante documento contenente un piano strutturato e dettagliato per individuare le priorità essenziali al rilancio e al supporto di tutte le aziende e per evitare quindi enormi rischi sul lato occupazionale e su quello della competitività. Dobbiamo

puntare ad ottenere misure concrete per le imprese per consentire agli operatori italiani di usufruire di infrastrutture nazionali sicure, moderne e sostenibili nonché di poter contare su strumenti efficaci in termini occupazionali e contributivi, come la riduzione dei costi del lavoro e l'istituzione di un credito d'imposta dedicato”.

“Oggi abbiamo il grande onore di poterci confrontare direttamente con il vicepresidente della Camera dei Deputati onorevole Ettore Rosato - conclude il presidente di ALIS -, che si è reso disponibile all'ascolto delle istanze del nostro cluster, a testimonianza dell'attenzione e della vicinanza nei confronti dei 185.000 uomini e donne che rappresentiamo, che amano questo Paese e che hanno continuato e continuano tuttora a lavorare senza sosta, garantendo l'approvvigionamento di merci e beni di prima necessità a tutta Italia. Il popolo del trasporto e della logistica ha operato incessantemente in silenzio, ma tale silenzio non deve essere confuso per mancanza di necessità. Al contrario, le difficoltà riscontrate dagli operatori del settore sono molteplici e abbiamo oggi sintetizzato in Linee guida, presentate al vicepresidente Rosato, cinque proposte strategiche per salvare e sostenere le imprese attraverso l'incremento degli incentivi rivolti all'intermodalità e misure a favore della detassazione e della decontribuzione, tra le quali il rifinanziamento di Marebonus e Ferrobonus per un ulteriore triennio, fino al 2023, così come l'aumento delle dotazioni finanziarie per gli incentivi all'autotrasporto al fine di ringiovanire il parco veicolare”.

“C'è l'errata percezione che chi ha lavorato durante il lockdown si sia arricchito, - dichiara il vicepresidente Rosato intervenendo in conclusione dei lavori del Consiglio ALIS -, mentre bisognerebbe esprimere una profonda gratitudine nei confronti dello sforzo fisico e civico compiuto dai lavoratori del trasporto e della logistica e delle imprese che hanno invece lavorato in perdita. Da questa emergenza deve però derivare una grande occasione: il rilancio della logistica, direttamente collegata allo sviluppo infrastrutturale che nel nostro Paese è ormai bloccato da troppi anni. ALIS rappresenta un comparto molto importante per l'economia italiana, dove sarebbe opportuno evitare l'erogazione di finanziamenti a pioggia ma, al contrario, stanziare risorse strutturate e specifiche per migliorare il Sistema Paese. Il Governo ha un approccio concreto nei confronti di temi così rilevanti come quelli da voi sollevati oggi ed evidenziati nel documento con le Linee guida per il rilancio del settore: ora sta a noi non riporlo in un cassetto ma, anzi, considerare davvero le istanze provenienti da chi opera ogni giorno per il bene del Paese - un'Italia nella quale ripongo piena fiducia - ed impegnarci anche per ridurre una burocrazia troppo spesso invadente più che decidente, al fine di poter costruire un futuro migliore per i nostri figli”.



BOLZONI
The Material Handling Group

Con 6 stabilimenti produttivi in Italia, Finlandia, Germania, Stati Uniti e Cina, 20 filiali dirette e rivenditori in ogni continente, Bolzoni è un gruppo multinazionale e una delle realtà più dinamiche nel settore della movimentazione industriale.

Attraverso i marchi di prodotto BOLZONI AURAMO e MEYER, il gruppo offre una gamma completa di attrezzature per carrelli elevatori, forche e piattaforme elevatrici progettate per ottimizzare ogni specifica necessità di movimentazione



BOLZONI S.p.A.
29027 Casoni di Podenzano
(Piacenza) Italy
Tel: +39 0523 55 55 11
Fax: +39 0523 52 40 87
www.bolzonigroup.com

Bolzoni Italia Srl
Via Del Mandorlo, 28
59100 Prato - Italy
Tel: +39 0574 57 13 53
Fax: +39 0574 57 15 17
www.bolzonigroup.com

BOLZONI AURAMO

MEYER
Since 1953 Made in QUALITY

INTERVISTA AL PRESIDENTE SVIMEZ ADRIANO GIANNOLA

Rischio omologazione Sud/Nord nel decreto “semplificazione”?

Per lo sviluppo del Mezzogiorno le ZES daranno risultati se diventeranno davvero elementi di attrazione di nuova industria



Adriano Giannola

L'Associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno (Svimez) ha posto a più riprese i problemi per un corretto sistema attrattivo degli investimenti privati. In questa intervista di Emilia Leonetti pubblicata nel sito dell'AdSP campana, il presidente Giannola chiarisce alcuni degli aspetti determinanti della creazione delle ZES nel Sud.

Presidente Adriano Giannola, nell'ultima relazione Svimez sullo stato del Mezzogiorno, in riferimento all'istituzione delle ZES si osserva “la complessità dei sistemi normativi e amministrativo burocratico... rappresentano una minaccia all'operatività e al successo della ZES”. Può chiarire quest'affermazione. Soprattutto ora che il decreto legge sulla semplificazione amministrativa è stato approvato, che il Comitato di indirizzo è operativo così come la Cabina di Regia, non ritiene eccessivamente pessimistica quest'analisi?

“L'affermazione era per stimolare e accelerare l'approvazione del Decreto. Ora che è stato approvato, il panorama si presenta più favorevole; il problema

è quindi rendere la ZES un attrattore di iniziative e puntare ad una loro capacità che favorisca la industrializzazione delle aree. Il vero obiettivo è rendere questi porti e retroporti un asset determinante per il rilancio dello sviluppo. Nel frattempo alcune cose sono cambiate, non in meglio: penso al fatto che si estende anche al Nord Italia la normativa “speciale”. Laddove prima era prevista solo la semplificazione amministrativa, ora c'è una omologazione delle “aree speciali” del Nord a quelle del Sud. Tutto ciò potrebbe avere senso se emergesse da un'esigenza strategica nazionale, al momento a dir poco vaga e che, a questo punto, dovrebbe essere messa rapidamente in campo. Al momento, quindi, è da rilevare che mentre si sottolinea l'importanza di rilanciare la logistica nelle aree meridionali, si procede poi su linee non proprio coerenti all'obiettivo dichiarato del rilancio dei porti del Sud Italia. Questo per riaffermare e non per negare l'esigenza di una strategia nazionale e per dire che sarebbe bene esplicitarla in dettaglio chiarendo con precisione e rigore obiettivi e compiti dei vari partecipanti al Sistema. Tanto più che è da osservare che l'eventuale concessione, oggi in discussione, di maggiori funzioni alle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna (e, ben presto, a Piemonte, Friuli Venezia Giulia e Liguria) ridimensiona fortemente la possibilità stessa di puntare ad una strategia nazionale e prospetta seri impedimenti all'efficacia dello strumento ZES nel Mezzogiorno. È infatti del tutto evidente (si consideri solo il ruolo della così detta “fiscalità di sviluppo” contemplata nella legge 42/2009) che proprio il sedicente regionalismo a geometria variabile, garantirebbe a quei territori un formidabile potere di attrazione rispetto ad

aree del Sud molto più deboli.”

Strettamente collegato all'attuazione delle ZES, è il tema dello sviluppo dei porti del Sud Italia. Anche su questo aspetto il rapporto Svimez sottolinea la debolezza della politica nazionale ed europea verso il Mezzogiorno nell'ambito del sistema logistico nazionale. La mancanza di “un adeguamento della struttura industriale e logistica alla rivoluzione digitale” rischia di allargare il divario competitivo tra l'economia meridionale. Quale politica, dunque, per dare centralità ai porti del Sud Italia? Quanto del successo dipende dal Governo e quanto dalle AdSP dei porti del Mezzogiorno.

“Ovviamente c'è una forte esigenza di promuovere una stretta collaborazione tra i vari attori condizionandoli ad assolvere dei ruoli complementari definiti a valle di una visione condivisa. Perciò, se non c'è un impulso centrale, le Autorità Portuali rischiano di fare attività volontaristica scontando notevoli handicap. Credo che l'istituzione delle ZES debba fare i conti con questo rischio e muoversi nella direzione che meglio consenta loro di poter svolgere un ruolo fondamentale per garantire la crescita della portualità del Mezzogiorno per molteplici aspetti: il primo è quello di contribuire significativamente a dare contenuti a una scelta Euro Mediterranea del Paese nel suo complesso. Di qui l'urgenza di attrezzare i porti del Sud in modo adeguato: il loro upgrading strutturale elimina il principale ostacolo a competere con i porti del Nord Europa. Senza questa capacità di competere per acquisire una quota rilevante del traffico nel bacino del Mediterraneo, il vantaggio delle ZES si depotenzia drasticamente. Per competere oltre a soddisfare il bisogno di infrastrutture

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

c'è bisogno che il Governo persegua attivamente la visione Euro Mediterranea. In aggiunta, va esplicitato e messo effettivamente a frutto il grande vantaggio teorico che avrebbe il Mezzogiorno sotto un altro aspetto di estrema rilevanza. Dovrebbe infatti essere ben comprensibile che, sviluppare i porti del Sud in un momento in cui il Mediterraneo segna aumenti di traffici molto rilevanti, è il modo più sostenibile, di accompagnare questa crescita anche dal punto di vista ecologico ottimizzando la necessità di rispettare vincoli ambientali imposti dall'esigenza “vitale” di far fronte al problema dei mutamenti del clima. Da un punto di vista di medio e lungo periodo l'opzione Mediterranea è l'unica sostenibile rispetto all'alternativa - oggi dominante - dei porti del Nord Europa, sia che si guardi ai consumi energetici, o all'inquinamento con le sue pesanti ricadute. Visto che si parla tanto di sostenibilità, sarebbe tempo di definire procedure e stabilire le priorità. Una di queste, del tutto ovvia, è di regolare ecologicamente il traffico, facendo oggettivamente

emergere se e quando è opportuno puntare sui porti del Sud per ottemperare ad obiettivi via, via più stringenti di sostenibilità e di inquinamento che l'Europa con molta enfasi proclama. Noi dovremmo, farci portatori di queste esigenze di ribilanciamento, il che potrà realizzarsi se e solo se saremo in grado di superare con l'evidenza delle realizzazioni la resistenza di chi si oppone argomentando l'assoluta carenza organizzativa e strutturale dei nostri “porti di ingresso”.

L'ultima domanda la vorrei riservare al sistema portuale campano. Come valuta le scelte e le attività svolte dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale in questi due anni? Sul piano generale del rafforzamento infrastrutturale e della creazione di un sistema intermodale, ritiene adeguati i lavori e i progetti in essere?

“Devo innanzitutto osservare che con la riforma del 2016 si è affermata una grande novità, quella che i porti fanno parte di un sistema logistico e che è all'interno del sistema logistico che bisogna operare per sviluppare la

catena intermodale. La riforma della portualità e della logistica ha fatto emergere l'inerzia ventennale legata alla mancanza di una strategia nazionale sui porti. Si è dunque appena avviata una prospettiva strategica promettente; dobbiamo accompagnarla, monitorare il suo sviluppo valutandone tempestivamente il procedere e i risultati. Ritengo che il primo requisito da soddisfare sia la rapidità di implementazione e la credibilità che si riuscirà a dare ai messaggi rivolti agli operatori. Le incertezze vanno eliminate, gli obiettivi vanno specificati bene sia a livello di responsabili di progetto che del Governo nazionale. L'auspicio è che sia finalmente maturata una visione non solo della posta in gioco su porti e sistema logistico ma anche sull'urgenza di supportare azioni che, puntando allo sviluppo complessivo, promuovano un ribilanciamento territoriale Nord-Sud. Serve guardare al Sud non più come rituale “opportunità” mariconosciuta “priorità”.

Emilia Leonetti

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO
L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

VERSO IL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DELLA “CARBON NEUTRALITY”

Da un’impresa di Carrara mini foresta in Amazzonia

Singolare iniziativa vicino a Manaus per aiutare anche i giovani indios e per “spendere” i certificati di sostenibilità



CARRARA–Dalle cave di marmo e dai cantieri edili impegnati in una scelta green a una piccola ma sempre più florida foresta in Amazzonia, affidata alla cura di ragazzi indios che finalmente hanno trovato una scuola che li educi all’agricoltura sostenibile. Questo il percorso avviato (e tutt’oggi in atto) dall’azienda San Colombano di Carrara, un’impresa edile ligure-toscana che si candida a diventare in tempi brevi la prima azienda italiana (operante in un settore

così delicato come quello delle costruzioni edili) a ottenere il certificato di “carbon neutrality”, ovvero la prova di emissioni zero di CO₂. Presa per mano è diventata un vero e proprio testimonial di “Save the Planet”, la San Colombano (salita agli onori delle cronache per l’operazione ad alto contenuto logistico di riempimento degli spazi a mare del nuovo porto di Savona-Vado, utilizzando 800.000 tonnellate dei residui delle cave di marmo di Carrara) si è da

sempre contraddistinta per l’impegno nell’abbattimento delle emissioni di carbonio nei suoi cantieri e nei lavori estrattivi di cava. Ed è proprio da questo impegno che è nato il progetto, entrato in questi giorni in fase matura con la prospettiva a breve di imprimere una nuova accelerazione, di finanziare con la marginalità sui ricavi derivanti dagli appalti e dai lavori edili, lo sviluppo della “foresta San Colombano”, ovvero la realizzazione di una piccola foresta in Amazzonia, a Manaus, in grado di emettere, attraverso i suoi alberi giovani, quantitativi di ossigeno tali da “compensare” le emissioni, sia pure ridotte di CO₂ in Italia. “Un progetto globale - sottolinea Edoardo Vernazza, presidente della San Colombano - che riguarda un approccio mondiale al problema dell’inquinamento e che vede il suo fattore caratterizzante anche nella “Escola Agricola”, un piccolo istituto di formazione professionale, dove già 11 bambini imparano, a Manaus, nel cuore dell’Amazzonia, le regole base per una nuova

convivenza anche fra agricoltura e foresta, nella visione di una tutela del polmone verde del mondo”. Il concetto alla base di questo progetto è che ogni albero è in grado di emettere ossigeno che compensa indirettamente nell’atmosfera le emissioni nocive, ovunque queste si realizzino. Con il lockdown e la chiusura prolungata dei cantieri, il percorso della San Colombano verso la “carbon neutrality” ha segnato una brusca accelerazione e la società di Carrara sta ora mettendo a punto un meccanismo di implementazione nelle gare di appalto di fattori di sostenibilità e sviluppo ambientale. Grazie anche a questi progetti di decarbonizzazione, la San Colombano Costruzioni ha ottenuto la prima certificazione in Europa per l’economia circolare AFNOR rilasciata da Bureau Veritas. “L’obiettivo ambizioso - prosegue Vernazza - è quello di costruire all’interno dei contratti una formula magica di capitalismo sostenibile, il cosiddetto capitalismo degli stakeholders, che per le aziende si

traduce nell’assunzione di precise responsabilità nei confronti di tutti i players con i quali interagiscono, fra cui gli azionisti, ma anche i dipendenti, i clienti, la comunità e il pianeta, nel pieno rispetto degli SDG (Sustainable Development Goals)”. “Ciò significherà, già a partire dai prossimi mesi, più alberi piantati nella mini-foresta italiana di Manaus, ma anche più ragazzi in grado di studiare e fra anni di mettere a disposizione di una delle regioni più sensibili del mondo, la loro capacità di compenetrare sviluppo e ambiente”.

CON UN DECISO INCREMENTO DELLA PRODUZIONE

Circle ha approvato la relazione finanziaria

Ok alla consolidata al 30 giugno di quest’anno

MILANO – Il Consiglio di Amministrazione di Circle S.p.A., (“Circle”), società a capo dell’omonimo Gruppo specializzata nell’analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, ha approvato la relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2020, sottoposta a revisione contabile limitata. Principali risultati consolidati 1H2020: • Valore della Produzione: euro 3,2 milioni, in crescita del 21% (euro 2,6 milioni 1H2019). • EBITDA adjusted (esclusi costi non ricorrenti derivanti dall’emergenza sanitaria): euro 0,7 milioni (euro 0,7 milioni 1H2019). • EBIT adjusted (esclusi costi non ricorrenti derivanti dall’emergenza sanitaria): euro 0,4 milioni (euro 0,4 milioni 1H2019). • Posizione Finanziaria Netta attiva (cassa) pari a euro 0,47 milioni (euro 0,34 milioni al 31 dicembre 2019) dopo aver sostenuto investimenti sull’evoluzione prodotti nonché

attività non ricorrenti di sviluppo mercato e internazionalizzazione. • Prodotti proprietari Milos®, MasterSped® e MasterTrade® in crescita del 54%; lanciati a settembre i nuovi servizi federativi innovativi per rispondere alle necessità di piena digitalizzazione del mercato della Supply Chain. • Tra i fatti di maggior rilievo successivi al 30 giugno 2020, il rafforzamento della rete di impresa Log@ Sea, e la partecipazione ai progetti europei MOSES e 5G-LOGINNOV. Luca Abatello, presidente e ceo di Circle, ha dichiarato: “Nonostante la difficile congiuntura economica, siamo soddisfatti dell’incremento significativo del Valore della Produzione, cresciuto del 21% rispetto al primo semestre del 2019. Inoltre, consideriamo un ottimo risultato l’aver centrato l’obiettivo di non interrompere, nonostante la crisi dovuta al Covid-19 e al lungo periodo di lockdown - cui si sono sommate le significative problematiche al sistema trasportistico che hanno lungamente vessato l’intero sistema della logistica del Nord Ovest penalizzando fortemente le aziende del comparto - nessuno degli inve-

stimenti, delle attività e dei progetti che avevamo programmato. Anzi, per quanto riguarda la pandemia, si può affermare che essa abbia per certi versi accelerato l’evoluzione dei nostri prodotti, in particolare con il lancio di nuovi servizi innovativi che abbiamo ribattezzato “federativi” e che rispondono alla necessità sempre più impellente di una piena digitalizzazione del mercato della Supply Chain. Oltre a ciò, vorrei ricordare le nuove importanti alleanze, la messa a punto della suite Milos® TOS nel contesto estremamente sfidante del Terminal CILPa Livorno, la firma del nuovo contratto per la fornitura della suite Milos® TOS a TIMT - Trieste Intermodal Maritime Terminal, che include anche l’agenzia marittima Samer & Co. Shipping e l’operatore turco Ulusoy, la commessa legata al progetto TEBETS (Technological Boost for Efficient port Terminal operations following Safety-related events) finanziato dal MISE e i progetti europei MOSES e 5G-LOGINNOV che gettano importantissime basi per sfruttare al meglio la ripresa del settore nei prossimi mesi”.

Assistenza Jungheinrich. Tutto il nostro impegno per la tua attività.

Mettiamo tutto il nostro impegno per garantire la massima funzionalità dei tuoi carrelli e dei tuoi sistemi logistici. Per ogni necessità di assistenza, i nostri tecnici interverranno in modo rapido e affidabile. Potrai così mantenere la concentrazione sui tuoi obiettivi di business.

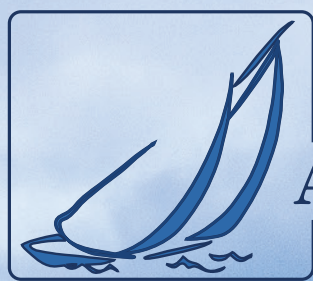
Per maggiori informazioni:
jungheinrich.it/servizi

JUNGHEINRICH

Per evitare un mare di guai...

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

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



ASSIMAR SRL

<http://www.assimar.com>

**Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64**

info@assimar.com



IMPRESE CON DOMICILIO DIGITALE (PEC)

Entro il 1° ottobre obbligo per il Registro

Devono comunicare telematicamente al Registro delle imprese i propri dati

LIVORNO – La Camera di Commercio sottolinea che l’obbligo riguarda tutte le imprese, costituite in forma societaria o individuale (queste ultime attive e non soggette a procedura concorsuale), iscritte al Registro delle imprese, che non abbiano ancora comunicato il proprio indirizzo PEC (domicilio digitale), o il cui domicilio digitale sia stato cancellato d’ufficio, o per le quali il proprio domicilio digitale, seppur dichiarato, sia inattivo. Queste imprese dovranno regolarizzare la loro posizione con la relativa comunicazione al Registro delle Imprese

competente per territorio. La mancata comunicazione comporterà l’irrogazione di una sanzione amministrativa: lo prevede l’art. 37 del cosiddetto Decreto Semplificazioni (Decreto Legge 16 luglio 2020, n. 76, recante “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”). Cosa fare - Per evitare di incorrere nelle sanzioni le imprese devono verificare il corretto funzionamento del loro domicilio digitale (ex PEC), oppure che sia attivo e funzionante; controllare di avere effettuato la comunicazione del proprio domicilio

digitale (ex PEC) al Registro Imprese; se non ancora in possesso di un domicilio digitale attivo richiederlo a un gestore autorizzato e comunicarlo al Registro delle imprese tramite la procedura semplificata e gratuita “Pratica Semplice - iscrizione PEC” disponibile online all’indirizzo <https://ipecc-registroimprese.info-camere.it/ipecc/do/Welcom.action>. È importante sapere che nessuna comunicazione è dovuta da parte delle imprese che hanno già iscritto nel Registro Imprese un indirizzo PEC valido, attivo e nella loro disponibilità esclusiva.

DOMANDE FINO AD ESAURIMENTO FONDI DISPONIBILI

Bando della Regione Toscana per contributi in conto capitale

L’iniziativa a sostegno di Micro, PMI e liberi professionisti dei settori artigianato, manifatturiero, commercio, turismo, cultura

LIVORNO – La Regione Toscana ha pubblicato il bando “Fondo investimenti Toscana – Aiuti agli investimenti”, nell’ambito degli aiuti finalizzati al contenimento e al contrasto dell’emergenza epidemiologica Covid-19. Si tratta di contributi in conto capitale a fondo perduto nella misura minima del 40% del costo totale ammissibile sugli investimenti, destinati a Micro, piccole e medie imprese, in forma singola o associata, anche di nuova costituzione, e professionisti, aventi

la sede principale o almeno un’unità locale ubicata nel territorio regionale. I progetti potranno essere presentati a sportello entro le ore 17 del secondo giorno successivo a quello di raggiungimento delle risorse disponibili, che ammontano a 115 mila euro. Le domande possono essere redatte esclusivamente online, previo rilascio delle credenziali di accesso al sistema informativo, che il legale rappresentante dell’impresa deve richiedere all’indirizzo <https://sviluppo.toscana.it/bandi>.

Per qualsiasi informazione relativa al bando e agli adempimenti ad esso connessi, scrivere a: fondoinvestimenti@sviluppo.toscana.it. Solo ed esclusivamente per assistenza informatica scrivere a: supportofondoinvestimenti@sviluppo.toscana.it. Il costo totale ammissibile dei progetti presentati deve essere compreso tra 20 mila e 200 mila euro. Le spese ammissibili devono essere comprese in una o più delle seguenti categorie:

- interventi sugli immobili: manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia e ampliamento (esclusa la nuova edificazione), eliminazione delle barriere architettoniche, incremento dell’efficienza energetica, adozione di misure antisismiche; ai fini della qualificazione degli interventi edilizi ammissibili delle relative spese si applicano le disposizioni previste dalla vigente legislazione edilizia;
- acquisto di impianti, macchinari, attrezzature, mobili e arredi e altri beni materiali funzionali all’attività di impresa, anche mediante ricorso a noleggio o leasing;
- acquisto di software strettamente funzionali all’attività di impresa anche nella modalità “in cloud”;
- messa in sicurezza dei locali: sanificazione degli ambienti e degli

strumenti utilizzati, acquisto di dispositivi di protezione individuale e di altri dispositivi atti a garantire la salute dei lavoratori e degli utenti;

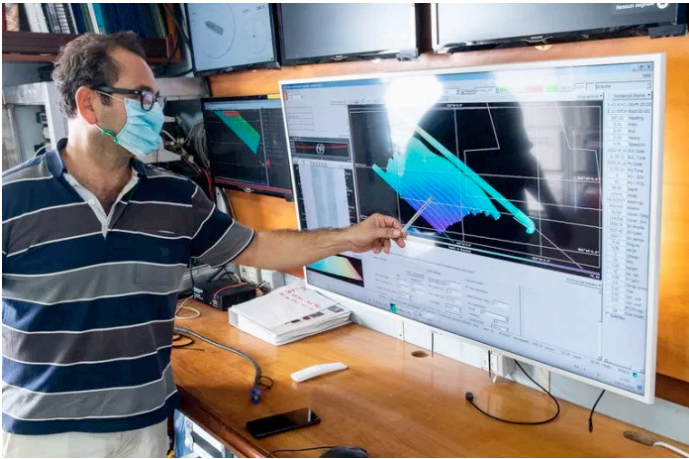
- acquisto di mezzi mobili, strettamente necessari al ciclo di produzione, purché dimensionati alla effettiva produzione, identificabili singolarmente ed a servizio esclusivo dell’impianto, immatricolati come “autocarri” e con un rapporto tra potenza del motore espressa in KW e portata del veicolo espressa in tonnellate superiore a 180, anche mediante ricorso a noleggio o leasing;
- progettazione e direzione lavori in misura non superiore al 10% dell’investimento complessivo ammissibile appartenente alla categoria “interventi sugli immobili”;
- spese per capitale circolante (quali, ad esempio, utenze e locazioni relative

ai locali aziendali oggetto di intervento, scorte), spese di costituzione (così come definite dal Codice Civile) e spese per il rilascio delle attestazioni da parte del revisore contabile, cumulativamente in misura non superiore al 30% del costo totale ammissibile dell’intervento. I progetti già avviati o conclusi possono riguardare spese sostenute dal 1° febbraio 2020. Per poter essere ammesse a beneficiare dell’aiuto, le imprese non devono aver operato licenziamenti a partire dal 1° febbraio 2020 e devono impegnarsi a non farlo nei 12 mesi successivi all’ammissione al finanziamento. Le risorse saranno ripartite per il 70% a progetti riguardanti il settore manifatturiero, e per il 30% a progetti riguardanti il settore del turismo, commercio, terziario e altro.

NEL GOLFO DI FOLLONICA CON L’USO DEL SONAR

“Ecoballe”, è ripartita la campagna di ricerca

Allargata l’area dei sondaggi oltre le zone già esplorate dalla Marina Militare



FOLLONICA – È iniziata sabato 19 settembre, la campagna per la mappatura dei fondali del Golfo di Follonica, con l’obiettivo di

verificare l’eventuale presenza di ulteriori balle di combustibile solido secondario (CSS), oltre a quelle individuate e recuperate

nello scorso mese di agosto. Il Comitato di Indirizzo, convocato nei giorni scorsi dal Capo del Dipartimento della protezione civile, Angelo Borrelli, coordinatore degli interventi di recupero delle ecoballe disperse dalla motonave Ivy, ha approvato il piano operativo elaborato dai tecnici dell’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. La nuova fase operativa prevede ulteriori ricerche, mediante l’utilizzo di sonar multibeam, su due aree di mare complessivamente di circa 55 km², complementari alle aree già investigate dalla Marina Militare, che sono state individuate prendendo in considerazione elementi cartografici, tecnici e documentali.

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

CON UNA LEGGERA RIPRESA DEI TRAFFICI DEI CONTAINERS E DELLE RINFUSE SOLIDE

Agosto nel porto di Genova: deboli segnali di ripresa

Permangono le problematiche legate alla pandemia e alla crisi economica internazionale

GENOVA – Nel mese di agosto due importanti eventi di rilievo internazionale hanno interessato il capoluogo genovese: l'inaugurazione del nuovo Ponte Genova San Giorgio (3 agosto) e la partenza della prima nave da crociera post lockdown (16 agosto). In tale contesto, le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti della Liguria Occidentale, pur mantenendo la tendenza negativa in atto dall'inizio della pandemia, mostrano deboli segnali di ripresa. E quanto riporta il sito web dell'Autorità Portuale del

Mar Ligure Occidentale.

Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020.

Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all'1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che

chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019).

Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l'emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale.

RAGGIUNTO NEL 2019 L'AMBIZIOSO PROGETTO

GNV ritrova l'utile e riconferma il CdA

Il cfo della compagnia Pietro Di Maio viene cooptato in CdA con specifiche deleghe



Pietro Di Maio

GENOVA – L'assemblea degli azionisti di GNV ha approvato i risultati realizzati dalla compagnia nel 2019, registrando un consolidamento su tutte le linee di business, un deciso miglioramento dei principali indici di performance e il ritorno all'utile della società.

“A febbraio avevamo finalmente chiuso, dopo anni di intenso lavoro, dodici mesi in salute e in pieno equilibrio economico - sottolinea Pierfrancesco Vago, executive chairman della compagnia. L'esercizio 2020 soffrirà inevitabilmente dell'emergenza Covid-19 e delle limitazioni al movimento delle persone anche se è ancora presto per

stime accurate di risultato. Ciò che è certo è che GNV non si è mai fermata: ha garantito servizi essenziali per il paese e ha lavorato intensamente allo sviluppo di rigorosi protocolli sanitari che consentono ai nostri clienti di continuare a fruire dei nostri servizi in piena sicurezza”.

Contestualmente all'approvazione del bilancio 2019, l'assemblea degli azionisti ha proceduto al rinnovo del Consiglio di Amministrazione per ulteriori 3 anni, con la conferma di Pierfrancesco Vago nel ruolo di executive chairman, Matteo Catani nel ruolo di chief executive officer e la cooptazione di Pietro Di Maio, già cfo della società, al quale

vengono attribuite formalmente specifiche deleghe e responsabilità in area finanza.

Prima di essere nominato cfo di GNV, il 21 gennaio 2019, Di Maio è stato chief financial officer di Marininvest (Gruppo MSC) e ha lavorato a New York in MSC USA, per poi passare, nel 1995, a PWC, multinazionale leader nei servizi di consulenza e revisione contabile, occupandosi di

revisione contabile, ristrutturazioni aziendali, merger&acquisition, IPO e vendor&acquisition. A partire dal 2009 ha collaborato con i fondi d'investimento Synergo SGR e Halcors Sarl, per i quali ha ricoperto il ruolo di cfo e ad in alcuni gruppi societari a valle dell'ingresso dei fondi nella compagine azionaria. Di Maio dirige da gennaio 2019 il settore AFC, riportando direttamente al ceo della

Compagnia Matteo Catani.

Fondata nel 1992, e oggi parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione italiane operanti nel settore del cabotaggio e del trasporto passeggeri nel Mar Mediterraneo: con una flotta di 16 navi, la Compagnia opera 11 linee internazionali e 7 nazionali, da e per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia e Marocco.

CONSEGNATI GLI ATTESTATI IN UNA CERIMONIA A ROMA

Premio San Matteo della Dogana ai cento funzionari più bravi

Il ministro Gualtieri al fianco del direttore generale Minenna - I quattro livornesi migliori



Nella foto: I premiati livornesi: Pasquale Dioguardi, Francesco Rapisarda, Mario Dioguardi e Rosario Santoro.

ROMA – Si è tenuta nel cortile d'onore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in Piazza Mastai, la cerimonia collegata al Premio San Matteo 2020: il ministro dell'Economia e delle Finanze, onorevole Roberto Gualtieri, era al fianco del direttore generale, professor Marcello Minenna.

L'Agenzia ha assegnato il premio al personale che si è distinto, giorno per giorno, nel portare a termine i propri compiti: circa cento funzionari scelti per aver profuso il proprio impegno in prima linea o da remoto, in ufficio o in smart working con-

sentendo all'Agenzia di contribuire in modo significativo alla tenuta del sistema Paese, anche nei giorni peggiori della pandemia in corso.

Cento funzionari premiati scelti tra i diecimila che hanno lavorato e dato lustro all'Agenzia garantendo risultati evidenti e fuori dell'ordinario: “Cento per diecimila, perché Voi cento in qualche maniera rappresentate lo sforzo sinergico che è stato compiuto da tutti i dipendenti dell'Agenzia” ha detto il direttore generale Minenna nel ringraziare tutti i presenti (e non solo) per il lavoro svolto.

Lo stesso direttore generale ha poi menzionato alcuni dei momenti più significativi e più importanti che hanno contraddistinto l'operatività dell'Agenzia in questi ultimi mesi e ha tracciato le linee d'azione per l'immediato futuro: nuovi concorsi per potenziare l'operatività dell'Agenzia, dialogo serrato con le altre istituzioni e con i vari stakeholder e pronta attuazione di progetti importanti per il sistema Paese: primo tra tutti la digitalizzazione dei porti e la messa a punto delle cosiddette Autostrade del Mare, ma anche altre azioni innovative di regolazione dei settori del gioco e dei tabacchi.

Ha fatto eco il ministro Gualtieri che si è detto “contento di consegnare il premio a 112 funzionari ADM che si sono distinti con il loro impegno, coraggio e professionalità, in particolare durante la pandemia” e che ha sottolineato come il loro spirito di servizio sia “un esempio e un patrimonio per tutti gli italiani”.

Oltre ai funzionari premiati - più di cento, uno dei quali in collegamento dalla Cina ove presta servizio come attaché doganale - hanno partecipato alla cerimonia dirigenti e funzionari della Direzione Generale, direttori di vertice e dirigenti di alcuni Uffici delle dogane maggiormente attivi nei mesi dell'emergenza, i rappresentanti dei sindacati.



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER



CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI



VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO



CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO



AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI



SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info



+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

IL PORTO DI LIVORNO:

NORD EUROPA

Servizio (Fesco ESF Baltic Container Service) da/per St. Petersburg (via Rotterdam) con partenze giornaliere da Melzo/Verona/Novara/Busto Arsizio (tt 11/12 giorni) - (Fesco Mediterranean Agency 0586 271711).

Servizio Groupage (Voitainer) per Dublino - (O. Bonsignori 0586 899572).

Servizio (Fesco Integrated Transport) per tutte le destinazioni interne della Russia e Repubbliche ex CSI - (Fesco Mediterranean Agency 0586 271711).

Servizio (Grimaldi Lines) per Southampton, Flushing, Amburgo, Anversa, Portbury - (L.V. Ghianda 0586 82681).

Servizio (Thorco Shipping) per Anversa, Rotterdam – servizio quindicinale. Carichi break bulk e heavy - (Thorco Shipping Italia 0586 502800).

FRANCIA - SPAGNA
PORTOGALLO - NORD AFRICA

Servizio settimanale per Las Palmas, Tenerife, La Palma, Fuerteventura, Lanzarote, Praja, Mindelo, Sol, contenitori completi e groupage - (Transworld International 0586 210444).

Servizio decadale diretto (Arkas Line) per Las Palmas, Tenerife - (Arkas Italia 010 8463711/0586 421030).

Danzas groupage servizio quindicinale per Isole Canarie - (Danzas 0586 942266).



Servizio regolare groupage per la Corsica - Bastia, Ajaccio e destinazioni interne - (Maneo 0586 891022/0586 890282).

Servizio bisettimanale (Co.Tu.Nav.) per Tunisi, Sousse, Sfax - ro-ro, contenitori, convenzionale e groupage - (Austral 0586 883566/0586 889689).



Servizio settimanale (Alfa Italia srl) Contenitori completi e Groupage per La Palmas - Tenerife - Fuerteventura - Lanzarote. (Alfa Italia srl 0586 219022).

C.T.M. ITALIA servizio decadale contenitori completi e groupage per Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Arrecife - (C.T.M. 0586 94051).

Servizio settimanale NVOCC per Casablanca, Tunisi - (Navitrans 0586 839863).

Servizio trisettimanale (Grimaldi Lines) per Barcellona, ogni lunedì, mercoledì e venerdì con la mn Firenze - servizio ro-ro passeggeri - (L.V. Ghianda 0586 82681).

Servizio settimanale per le Isole Canarie - contenitori completi e groupage - (Di Gioia Srl 0586 830229).

Servizio (Maritime Coastal Line) per Valencia - servizio ro-ro tutto merci rotabili - (Carlo Laviosa 0586 424730).

Servizio (Domestica di Navigazione) per Misurata, Khoms, Zuara - servizio ro-ro contenitori - (Medov 0586 276335).

Servizio (Navimed) per Casablanca, Sfax - servizio tutto contenitori - (Sealog 010 4495401).

Servizio (Maersk Line) per Valencia, Barcellona - tutto contenitori - (Maersk Italia 0586 823511).

Servizio (Sloman Neptun) per Algeri - tutto contenitori, 20', 40' e special equipment - (Container Agencies Livorno 0586 271711).

Servizio (Evergreen Line) per Tripoli, Misurata - servizio contenitori - (Evergreen Shipping Ag. Italy 0586 413367).

Servizio (CSAV Norasia) per Malta - contenitori e groupage - (CSAV Ag. Italy 010 642021).

Servizio (Cosco) per Algeiras - tutto contenitori - (Coscon Italy 010 27011/Argosy 0586 421030).

Servizio (Hanjin) per Fos - tutto contenitori - (Hanjin Italy 0586 274411).

Servizio (Med Cross Line) per Marsiglia, Casablanca (via Marsiglia), Sagunto, Castellon (su indicement), Dien Djen, Mostaganem, La Goulette, Misurata, Malta - ro-ro, containers, general & project cargo - (Sisam 0586 316142).

Servizio (Boluda Lines) per Valencia, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Fuerteventura, Palma de Mallorca, Mahon, Agadir, Melilla, Dakhla - tutto contenitori - (Containers Agencies 0586 271711).

Servizio (Melfi Marine Corp.) per Barcellona, Valencia, Lisbona - servizio tutto contenitori - (Gastaldi 0586 274430).

Servizio (UASC) per Fos, Barcellona, Valencia, Algeiras - tutto contenitori - (UASC Italy srl 0586 806070).

Servizio (Arkas Line) per Algeri in trasbordo via Valencia per Orano - (Arkas Italia 010 8463711/0586 421030).

30-9 Mn. LYSSE (IMO 9214991) (Co.Tu.Nav.) per Tunisi (Rades), Sousse, Sfax (via Tunisi) e altre destinazioni interne della Tunisia - si accettano contenitori groupage, merce tradizionale su mafi, rotabili - (Austral 0586 883566).

30-9 Mn. DIMITRA C (IMO 9250995) (Hapag Lloyd) per Genova, Barcellona, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Kingston, Cauceo, Algeiras, Valencia: service MGX (Mediterranean Gulf Express) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

2-10 Mn. MACAO STRAIT (IMO 9362724) (Melfi Marine) per Genova, Barcellona, Valencia, Lisbona, Halifax, Mariel, Progresso, Veracruz, Altamira, tutto contenitori. (Gastaldi & C. 0586 274460).

10-10 Mn. T.B.N. (Co.Tu.Nav.) per Tunisi (Rades), Sousse, Sfax (via Tunisi) e altre destinazioni interne della Tunisia - si accettano contenitori groupage, merce tradizionale su mafi, rotabili - (Austral 0586 883566).

3-10 Mn. LINAH (IMO 9708801) (Yang Ming) per Fos, Pireo, Singapore, Hong Kong, Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai-Ningbo, Kaohsiung, Shekou, tutto contenitori: servizio MD2 (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

3-10 Mn. ZIM QINGDAO (IMO 9318163) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

3-10 Mn. ZIM QINGDAO (IMO 9318163) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

3-10 Mn. REPUBBLICA ARGENTINA (IMO 9138410) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

4-10 Mn. MSC NURIA (IMO 9349825) (MSC) per Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura - servizio tutto contenitori – servizio 17 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

5-10 Mn. ALEXIS (IMO 9686900) (Marfret) per Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeiras - tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

7-10 Mn. ALDEBARAN (IMO 9155688) (Hapag Lloyd) per Genova, Barcellona, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Kingston, Cauceo, Algeiras, Valencia: service MGX (Mediterranean Gulf Express) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

10-10 Mn. HYUNDAI SINGAPORE (IMO 9305685) (Yang Ming) per Fos, Pireo, Singapore, Hong Kong, Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai-Ningbo, Kaohsiung, Shekou, tutto contenitori: servizio MD2 (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

10-10 Mn. ZIM TARRAGONA (IMO 9471214) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

10-10 Mn. ZIM TARRAGONA (IMO 9471214) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

11-10 Mn. T.B.N. (MSC) per Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura - servizio tutto contenitori – servizio 17 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

12-10 Mn. ALEXANDRA (IMO 9563328) (Marfret) per Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeiras - tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

14-10 Mn. MY NY (IMO 9298997) (Hapag Lloyd) per Genova, Barcellona, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Kingston, Cauceo, Algeiras, Valencia: service MGX (Mediterranean Gulf Express) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

16-10 Mn. XPRESS MAKALU (IMO 9327683) (Melfi Marine) per Genova, Barcellona, Valencia, Lisbona, Halifax, Mariel, Progresso, Veracruz, Altamira, tutto contenitori. (Gastaldi & C. 0586 274460).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

19-10 Mn. MARY (IMO 9635664) (Marfret) per Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeiras - tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

21-10 Mn. GRANDE BENIN (IMO 9343170) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

21-10 Mn. T.B.N. (Hapag Lloyd) per Genova, Barcellona, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Kingston, Cauceo, Algeiras, Valencia: service MGX (Mediterranean Gulf Express) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

28-10 Mn. T.B.N. (Hapag Lloyd) per Genova, Barcellona, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Kingston, Cauceo, Algeiras, Valencia: service MGX (Mediterranean Gulf Express) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

30-10 Mn. JULIUS (IMO 9294018) (Melfi Marine) per Genova, Barcellona, Valencia, Lisbona, Halifax, Mariel, Progresso, Veracruz, Altamira, tutto contenitori. (Gastaldi & C. 0586 274460).

30-10 Mn. GRANDE COSTA D'AVORIO (IMO 9465382) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

ALBANIA - ISRAELE - EGITTO
LEVANTE - MAR NERO

Servizio settimanale (CMA CGM) via Malta per Damietta, Alexandria, Beirut, Limassol, Lattakia, Istanbul, Izmir, Port Said, Odessa - tutto contenitori - (CMA CGM Italy 0586 263311).

Servizio decadale (Arkas Line) per Nouakchott, Nouadhibou, Loayaune, Dakla (via Las Palmas) - (Arkas Italia 010 8463711/0586 421030).

Servizio settimanale (Grimaldi Group) per Alexandria, Beirut, Lattakia, Mersin, Tartous - (L.V. Ghianda 0586 82681).

Servizio settimanale NVOCC per Alexandria, Tunisi - (Navitrans 0586 839863).

Servizio groupage quindicinale per Costa Rica. (Navitrans 0586 839863).

Servizio (Grimaldi Lines) per Pireo, Beirut, Lattakia, Mersin, Alexandria, Gemlik, Yenikoy - (L.V. Ghianda 0586 82681).

Servizio (Grimaldi Lines) per Gemlik, Yenikoy - (L.V. Ghianda 0586 82681).

Servizio (Cosco) per Port Said (West Terminal) - servizio contenitori - (Coscon Italy 010 27071/Argosy 0586 421030).

3-10 Mn. LINAH (IMO 9708801) (Yang Ming) per Fos, Pireo, Singapore, Hong Kong, Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai-Ningbo, Kaohsiung, Shekou, tutto contenitori: servizio MD2 (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

3-10 Mn. ZIM QINGDAO (IMO 9318163) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

9-10 Mn. ASIATIC ISLAND (IMO 9366483) (Zim Lines) per Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Naples, Ashdod - tutto contenitori: Linee TYR. - (Zim Italia 010 6405321).

10-10 Mn. HYUNDAI SINGAPORE (IMO 9305685) (Yang Ming) per Fos, Pireo, Singapore, Hong Kong, Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai-Ningbo, Kaohsiung, Shekou, tutto contenitori: servizio MD2 (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

10-10 Mn. ZIM TARRAGONA (IMO 9471214) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

23-10 Mn. ASIATIC ISLAND (IMO 9366483) (Zim Lines) per Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Naples, Ashdod - tutto contenitori: Linee TYR. - (Zim Italia 010 6405321).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

30-10 Mn. TROUPER (IMO 9326952) (Zim Lines) per Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Naples, Ashdod - tutto contenitori: Linee TYR. - (Zim Italia 010 6405321).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

6-11 Mn. ASIATIC ISLAND (IMO 9366483) (Zim Lines) per Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Naples, Ashdod - tutto contenitori: Linee TYR. - (Zim Italia 010 6405321).

7-11 Mn. ZIM MONACO (IMO 9389708) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

20-11 Mn. ASIATIC ISLAND (IMO 9366483) (Zim Lines) per Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Naples, Ashdod - tutto contenitori: Linee TYR. - (Zim Italia 010 6405321).

21-11 Mn. ZIM SHEKOU (IMO 9322322) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

28-11 Mn. ZIM QINGDAO (IMO 9318163) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

AFRICA: OCCIDENTALE
DEL SUD - ORIENTALE
MAR ROSSO E GOLFO ARABICO

Servizio (Global) per Gedda - servizio convenzionale - (Mediterranean Sea Agency 0586 884712).

Servizio groupage per Durban, Cape Town, Gedda, Aqaba - (CSA 0233411422/0586 82631).

Servizio (Wallenius Lines) per Port Elizabeth, East London, Durban, Port Reunion - (Medov 0586 276311).

Servizio groupage (Votainer) per Gedda - (O. Bonsignori 0586 899572).

Servizio groupage (Votainer) per Durban, Cape Town, Johannesburg - (O. Bonsignori 0586 899572).



Savino Del Bene groupage per Jeddah, servizio groupage quindicinale. (Del Bene Livorno 0586 433111/Del Bene Firenze 055 72901/Del Bene Milano 02 55301666).

Servizio groupage per Johannesburg, Cape Town, Durban, Port Elisabeth - (Salviati e Santori 02 66306560).

Servizio settimanale contenitori completi e groupage per Praia, Mindelo, Sal, in trasbordo per isole minori Capo Verde - (Transworld International 0586 210444).

Servizio (Thorco Shipping) per Nigeria - servizio quindicinale carichi break bulk e heavy lift - (Thorco Shipping Italia 0586 502800).

Servizio (Med Cross Line) per Abidjan (via Marsiglia), Lomé, Cotonou, Malabo, Bata, Dakar - ro-ro, containers, general & project cargo - (Sisam 0586 316142).

Servizio (Boluda Lines) per Nouakchott, Nouadhibou, Dakar - servizio contenitori - (Container Agencies 0586 271711).

Servizio (UASC) per Lagos (Apapa), Cotonou, Tema, Abidjan - tutto contenitori - (UASC Italy srl 0586 806070).

Servizio (Wallenius Line) per Port Elizabeth, East London, Durban, Port Reunion – servizio ro-ro - (Medov 0586 267311).

Servizio (N.S.C.S.A.) per Aqaba, Jeddah - contenitori, rotabili, carico unitizzato, carichi eccezionali - (Delta 0586 274431).

3-10 Mn. REPUBBLICA ARGENTINA (IMO 9138410) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

4-10 Mn. MSC NURIA (IMO 9349825) (MSC) per Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne); Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau, Luanda, Lobito, Namibe, Nouakchott, Nouadibou, Praia, Mindelo - tutto contenitori - servizio 10 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

4-10 Mn. LIVERPOOL EXPRESS (IMO 9232565) (Arkas Line) per Genova, Tangier, Salerno – service MEDITERRANEAN EXPRESS. (Arkas Line 010 8463711/0586 421030).

11-10 Mn. MSC CARMEN (IMO 9349813) (MSC) per Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne); Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau, Luanda, Lobito, Namibe, Nouakchott, Nouadibou, Praia, Mindelo - tutto contenitori - servizio 10 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

11-10 Mn. DETROIT EXPRESS (IMO 9610169) (Arkas Line) per Genova, Tangier, Salerno – service MEDITERRANEAN EXPRESS. (Arkas Line 010 8463711/0586 421030).

15-10 Mn. GENOA EXPRESS (IMO 9626041) (Arkas Line) per Genova, Tangier, Salerno – service MEDITERRANEAN EXPRESS. (Arkas Line 010 8463711/0586 421030).

18-10 Mn. MSC ALYSSA (IMO 9235050) (MSC) per Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne); Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau, Luanda, Lobito, Namibe, Nouakchott, Nouadibou, Praia, Mindelo - tutto contenitori - servizio 10 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

21-10 Mn. GRANDE BENIN (IMO 9343170) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

25-10 Mn. LIVORNO EXPRESS (IMO 8905969) (Arkas Line) per Genova, Tangier, Salerno – service MEDITERRANEAN EXPRESS. (Arkas Line 010 8463711/0586 421030).

30-10 Mn. GRANDE COSTA D'AVORIO (IMO 9465382) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

1-11 Mn. GLASGOW EXPRESS (IMO 9232589) (Arkas Line) per Genova, Tangier, Salerno – service MEDITERRANEAN EXPRESS. (Arkas Line 010 8463711/0586 421030).

7-11 Mn. REPUBBLICA DEL BRASILE (IMO 9138422) (Grimaldi) per Livorno, Salerno, Casablanca, Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Lagos, Douala, Dakar, Valencia, Marseille: service Mediterranean Express Service. (Grimaldi 010 8567291).

CANADA - GRANDI LAGHI

Danzas groupage servizio decadale per Montreal, Toronto, Vancouver, Chicago - (Danzas 0586 942266).

Servizio groupage (Votainer) per Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Chicago, Detroit, Vancouver - (O. Bonsignori 0586 899572).



Savino Del Bene groupage per Montreal, Toronto, Chicago, Minneapolis, servizio containers, settimanale - (Del Bene Livorno 0586 433111/Del Bene Firenze 055 72901/Del Bene Milano 02 5473651).

Servizio groupage settimanale per Montreal, Toronto - (CSA 0233411422/0586 82631).

Servizio (Maersk Line) per Halifax - servizio tutto contenitori - (Maersk Italia 0586 823511).

Servizio (Hapag Lloyd) per Montreal - tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

Servizio (Hanjin) per Montreal - tutto contenitori - (Hanjin Italy 0586 274411).

LE PROSSIME PARTENZE

Savannah (e prosezuzioni interne), Hamilton via NY - tutto contenitori - servizio 1 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

16-10 Mn. MSC JUDITH (IMO 9299549) (Hamburg Süd) per Savannah - servizio contenitori - (Hamburg Süd Central Italy 0586 250111).

16-10 Mn. MSC JUDITH (IMO 9299549) (Maersk Line) per Newark (New Jersey), United States - tutto contenitori - (Maersk Italia 010 20961).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Zim Lines) per New York, Norfolk e Savannah - tutto contenitori: Linee ZCA. - (Zim Italia 010 6405321).

21-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (MSC) per New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne), Hamilton via NY - tutto contenitori - servizio 1 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

23-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (Hamburg Süd) per Savannah - servizio contenitori - (Hamburg Süd Central Italy 0586 250111).

23-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (Maersk Line) per Newark (New Jersey), United States - tutto contenitori - (Maersk Italia 010 20961).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Zim Lines) per New York, Norfolk e Savannah - tutto contenitori: Linee ZCA. - (Zim Italia 010 6405321).

28-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (MSC) per New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne), Hamilton via NY - tutto contenitori - servizio 1 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

30-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (Hamburg Süd) per Savannah - servizio contenitori - (Hamburg Süd Central Italy 0586 250111).

30-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (Maersk Line) per Newark (New Jersey), United States - tutto contenitori - (Maersk Italia 010 20961).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Yang Ming) per Barcelona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, tutto contenitori: servizio AL7 USA (Yang Ming 0586 266411 – 0187 021161 – 010 5991371).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Zim Lines) per New York, Norfolk, Savannah - servizio tutto contenitori: Line ZCA. (Zim Italia 010 6405321).

GOLFO USA
CENTRO AMERICA E PACIFICO

Servizio (MSC) per Usa Nord Atlantico, contenitori - (Le Navi 010 64721).

Servizio (Nordana Line) per La Guayra, Puerto Cabello, Degrad des Cannes - servizio contenitori e convenzionale - (Hugo Trumpy 0586 812266).

Servizio (Conti Pacific Line) per San Juan de Puerto Rico, Kingston, Port au Prince, Pointe Lisas, Cartagena, Puerto Limon, solo convenzionale - (Intermarittima 0586 884525).

Servizio groupage (Votainer) per Miami (prosezuzioni per Caraibi, Centro e Sud America), Houston, Tampa, New Orleans, Dallas, Los Angeles, Oakland, Portland, Seattle, Vera Cruz, Tampico, Mexico City - (O. Bonsignori 0586 899572).

Servizio general cargo, partenze per porti USA e Messico - (Zanimar 0585 788675).

Servizio regolare per Miami, La Guayra, Puerto Cabello, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Rio Haina, Puerto Limon, Colombo, San Thomas de Castilla, Vera Cruz, Altamira - contenitori completi e groupage - (Speed Transport 02 376761).

Servizio settimanale contenitori completi e groupage per Costa Rica - (Transworld International 0586 210444).

Servizio (E.C.L.) per Pointe Lisas, Georgetown, Paramaribo, heavy lift, break bulk, ro-ro - (Intermarittima 0586 884525).

C.T.M. ITALIA servizio decennale contenitori completi e groupage per Altamira, Vera Cruz, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Avara, San Thomas de Castilla, Puerto Cortez, Panama, Salvador, Puerto Limon, Managua, Cartagena, La Guayra, Guayaquil, Valparaiso, Callao - (C.T.M. 0586 94051).

Danzas groupage servizio quindicinale per Miami, Mexico, La Guayra, Barranquilla, Callao, Valparaiso, Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle, Vancouver - (Danzas 0586 942266).

Savino Del Bene groupage per Miami, Dallas, Los Angeles, San Francisco, La Guayra - (Del Bene Livorno 0586 433111/Del Bene Firenze 055 72901/Del Bene Milano 02 5473651).

Servizio (Hapag Lloyd) per Cartagena (Kingston, Puerto Quetzal, Santo Thomas de Castilla, Puerto Cortez, Caucedo, Puerto Cabello, Guayaquil, Puerto au Prince, La Guayra, Port of Spain, Barranquilla, Puerto Limon, Callao, Valparaiso, Paíta, Oranjestad, Belize, Willemstad, via Cartagena) Manzanillo/Messico, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Portland - tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

Servizio (Kestrel) per San Juan de Puerto Rico, Anguilla, Antigua, Barbados, Dominica, Grenada, Nevis, Saint Barths, Saint Croix, Saint Kitts, Saint Lucia, Saint Marteen, Saint Thomas, Saint Vincent, Tortola, Trinidad - contenitori, refrigerati - (CSA 0586 82630/02 334111).

Servizio (Maersk Line) per Port Everglades, Houston, New Orleans - tutto contenitori - (Maersk Italia 0586 823511).

Servizio (Thorco Shipping) per Guanta, Puerto Cabello, other subinducement - servizio quindicinale carichi break bulk e heavy lift - (Thorco Shipping Italia 0586 502800).

Servizio (Melfi Marine Corp.) per La Habana, Altamira, Veracruz, Puerto Progreso - servizio tutto contenitori - (Gastaldi 0586 274430).

Servizio (Cosco) per Miami - tutto contenitori - (Coscon Italy 010 27071).

Servizio (UASC) per Miami - tutto contenitori - (UASC Italy srl 0586 806070).

Servizio (Yang Ming Line) per Miami - tutto contenitori - (Yang Ming Italy 0586 266411).

Servizio (Wallenius Lines) per Galveston, Vera Cruz, Port Hueneque, Tacoma - (Medov 0586 276311).

2-10 Mn. DALLAS EXPRESS (IMO 9193288) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

2-10 Mn. DALLAS EXPRESS (IMO 9193288) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

2-10 Mn. CPO HAMBURG (IMO 9450375) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

2-10 Mn. CPO HAMBURG (IMO 9450375) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

3-10 Mn. ZIM QINGDAO (IMO 9318163) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

5-10 Mn. ALEXIS (IMO 9686900) (Marfret) per Pointe a Pitre, Fort de France, La Guayra, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo, tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

7-10 Mn. DIMITRA C (IMO 9250995) (Zim Lines) per Genoa, Barcelona, Valencia, Kingston, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Cagliari, Salerno - servizio contenitori: Line MGX.

(Zim Italia 0586 23911).

9-10 Mn. TOKYO EXPRESS (IMO 9193290) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

9-10 Mn. TOKYO EXPRESS (IMO 9193290) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

9-10 Mn. MAERSK KLEVEN (IMO 9085546) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

9-10 Mn. MAERSK KLEVEN (IMO 9085546) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

10-10 Mn. ZIM TARRAGONA (IMO 9471214) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

12-10 Mn. ALEXANDRA (IMO 9563328) (Marfret) per Pointe a Pitre, Fort de France, La Guayra, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo, tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

14-10 Mn. ALDEBARAN (IMO 9155688) (Zim Lines) per Genoa, Barcelona, Valencia, Kingston, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Cagliari, Salerno - servizio contenitori: Line MGX. (Zim Italia 0586 23911).

16-10 Mn. ROTTERDAM EXPRESS (IMO 9193317) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

16-10 Mn. ROTTERDAM EXPRESS (IMO 9193317) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

16-10 Mn. MSC JUDITH (IMO 9299549) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

16-10 Mn. MSC JUDITH (IMO 9299549) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

17-10 Mn. ZIM LUANDA (IMO 9403229) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

19-10 Mn. MARY (IMO 9635664) (Marfret) per Pointe a Pitre, Fort de France, La Guayra, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo, tutto contenitori - (AEM 0586 895500).

21-10 Mn. MY NY (IMO 9298997) (Zim Lines) per Genoa, Barcelona, Valencia, Kingston, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Cagliari, Salerno - servizio contenitori: Line MGX. (Zim Italia 0586 23911).

23-10 Mn. HOBBY HUNTER (IMO 9440825) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

23-10 Mn. HOBBY HUNTER (IMO 9440825) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

23-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

23-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

24-10 Mn. ZIM YOKOHAMA (IMO 9322346) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

30-10 Mn. DUESSELDORF EXPRESS (IMO 9143556) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

30-10 Mn. DUESSELDORF EXPRESS (IMO 9143556) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

30-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

30-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

31-10 Mn. ZIM VANCOUVER (IMO 9322334) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

4-11 Mn. AGIOS MINAS (IMO 9221839) (Zim Lines) per Genoa, Barcelona, Valencia, Kingston, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Cagliari, Salerno - servizio contenitori: Line MGX. (Zim Italia 0586 23911).

6-11 Mn. MSC MARIA ELENA (IMO 9304423) (Hamburg Süd) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

6-11 Mn. MSC MARIA ELENA (IMO 9304423) (CCNI) per Port Everglades, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans - contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

6-11 Mn. SEOU EXPRESS (IMO 9193305) (Hamburg Süd) per Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Seattle, Portland - servizio contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

6-11 Mn. SEOU EXPRESS (IMO 9193305) (Zim Lines) per Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Los Angeles, Oakland, Los Angeles, Lisboa, Tangeri, Valencia, Cagliari - servizio contenitori: Line MPS. (Zim Italia 0586 23911).

7-11 Mn. ZIM MONACO (IMO 9389708) (Hapag Lloyd) per Barcellona, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Valencia, Tarragona, Mersin, Haifa, Aliaga, Pireo: service AL7 (Atlantic Loop 7) - servizio tutto contenitori - (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

SUD AMERICA

Servizio quindicinale (Westfal - Larsen) dal Brasile sbarco prodotti forestali, acciaio, vergella, granito. Possibilità di imbarcare grossi lotti e project cargo in export per Paranaqua, Santos, Vitoria, Portcel, Praia Mole. Non si accettano contenitori o groupage - (Westfal - Larsen Italia 0586 807534).

Servizio (CMA CGM) per Rio de Janeiro, Santos, Paranaqua, Buenos Aires, Montevideo, Asuncion, Rio Grande do Sul, Sao Francisco do Sul, Salvador Bahia, servizi in trasbordo per Asuncion - contenitori - (CMA CGM Italy 0586 263311).

Servizio (Maersk Line) per Sud America - tutto contenitori - (Maersk Italia 0586 823511).

Servizio (Thorco Shipping) per Rio de Janeiro, Santos, Vitoria, Rio Grande - servizio quindicinale carichi break bulk e heavy lift - (Thorco Shipping Italia 0586 502800).

Servizio (Safmarine) per Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Navegantes, Itapoa, Santos - servizio contenitori - (Safmarine Italy 010 253571).

Servizio (Wallenius Lines) per Vitoria, Santos, Paranaqua, Rio Grande do Sul, Zarate - (Medov 0586 276311).

2-10 Mn. CPO HAMBURG (IMO 9450375) (Hamburg Süd) per Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranaqua, Pecem, in trasbordo: Asuncion, Salvador Bahia, Manaus, Itaguaí, Suape, Vitoria, Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Ushuaia, Antofagasta, San Antonio (Cile) - tutto contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

5-10 Mn. MSC DOMITILLE (IMO 9720201) (MSC) per Rio de Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranaqua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde, Montevideo, Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar, Buenos Aires, (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas - tutto contenitori – servizio 8 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

6-10 Mn. MSC DOMITILLE (IMO 9720201) (UASC) per Buenos Aires, Itapoa, Navegantes, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo - tutto contenitori. (UASC 0586 806070).

6-10 Mn. MSC DOMITILLE (IMO 9720201) (Zim Lines) per Suape, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Navegantes, Itapoa - servizio contenitori e groupage: Linee SAM. (Zim Italia 0586 23911).

9-10 Mn. MAERSK KLEVEN (IMO 9085546) (Hamburg Süd) per Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranaqua, Pecem, in trasbordo: Asuncion, Salvador Bahia, Manaus, Itaguaí, Suape, Vitoria, Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Ushuaia, Antofagasta, San Antonio (Cile) - tutto contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

12-10 Mn. MSC AGRIGENTO (IMO 9618276) (MSC) per Rio de Janeiro, Santos, Navegantes,

Itapoa, Paranaqua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde, Montevideo, Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar, Buenos Aires, (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas - tutto contenitori – servizio 8 (Aldo Spadoni 0586 248111/Le Navi 010 64721).

13-10 Mn. MSC AGRIGENTO (IMO 9618276) (UASC) per Buenos Aires, Itapoa, Navegantes, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo - tutto contenitori. (UASC 0586 806070).

13-10 Mn. MSC AGRIGENTO (IMO 9618276) (Zim Lines) per Suape, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Navegantes, Itapoa - servizio contenitori e groupage: Linee SAM. (Zim Italia 0586 23911).

16-10 Mn. MSC JUDITH (IMO 9299549) (Hamburg Süd) per Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranaqua, Pecem, in trasbordo: Asuncion, Salvador Bahia, Manaus, Itaguaí, Suape, Vitoria, Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Ushuaia, Antofagasta, San Antonio (Cile) - tutto contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

20-10 Mn. MSC ADELAIDE (IMO 9618290) (UASC) per Buenos Aires, Itapoa, Navegantes, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo - tutto contenitori. (UASC 0586 806070).

20-10 Mn. MSC ADELAIDE (IMO 9618290) (Zim Lines) per Suape, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Navegantes, Itapoa - servizio contenitori e groupage: Linee SAM. (Zim Italia 0586 23911).

23-10 Mn. MSC TORONTO (IMO 9299525) (Hamburg Süd) per Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranaqua, Pecem, in trasbordo: Asuncion, Salvador Bahia, Manaus, Itaguaí, Suape, Vitoria, Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Ushuaia, Antofagasta, San Antonio (Cile) - tutto contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

27-10 Mn. MSC NITYA B (IMO 9778117) (Zim Lines) per Suape, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Navegantes, Itapoa - servizio contenitori e groupage: Linee SAM. (Zim Italia 0586 23911).

27-10 Mn. MSC NITYA B (IMO 9778117) (UASC) per Buenos Aires, Itapoa, Navegantes, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo - tutto contenitori. (UASC 0586 806070).

30-10 Mn. GSL KALLIOPI (IMO 9285689) (Hamburg Süd) per Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranaqua, Pecem, in trasbordo: Asuncion, Salvador Bahia, Manaus, Itaguaí, Suape, Vitoria, Mar del Plata, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Ushuaia, Antofagasta, San Antonio (Cile) - tutto contenitori - (Hamburg Süd Agency Central Italy 0586 250111).

MAR CASPIO - GOLFO PERSICO
INDIA - INDONESIA

Servizio (Global) per Dubai, Abu Dhabi - servizio contenitori e convenzionale - (Mediterranean Sea Agencies 0586 884712).

Servizio (Maersk Line) per Dubai, Jawaharlal Nehru, Abu Dhabi, Kuwait, Doha, Sharjah, Bandar Abbas, Muscat, Colombo, Chittagong, Chaina, Port Qasim - servizio tutto contenitori - (Maersk Italia 0586 823511).



U. Del Corona & Scardigli groupage per Kattupalli e Nhava Sheva - servizi groupage settimanali – In trasbordo per ICD BANGALORE, CHENNAI, PPG DELHI (booking filiale Prato Tel: 0574 919917).

Servizio settimanale (CMA CGM) trasbordi per i porti Arabian Gulf - tutto contenitori - (CMA CGM Italy 0586 263311).

Servizio groupage (Votainer) per Dubai, Abu Dhabi, Bahrain, Dammam, Mina Qaboos, Doha, Kuwait - (O. Bonsignori 0586 899572).

Servizio (Thorco Shipping) per Jakarta, Calcutta, sub inducement - servizio quindicinale carichi break bulk e heavy lift - (Thorco Shipping Italia 0586 502800).

Servizio (Yang Ming Line) per Colombo - tutto contenitori - (Yang Ming Italy 0586 266411).

Servizio (N.S.C.S.A.) per Dammam, Dubai (Jebel Ali), Mumbai - contenitori, rotabili, carico unitizzato, carichi eccezionali - (Delta 0586 274431).

ESTREMO ORIENTE
AUSTRALIA - NUOVA ZELANDA
ISOLE DEL PACIFICO

Servizio settimanale (CMA CGM) per Port Kelang, Hong Kong, Busan, Shanghai, Keelung, trasbordi per i porti del South Asia, Far East, China, Australia - tutto contenitori - (CMA CGM Italy 0586 263311).



U. Del Corona & Scardigli groupage per Melbourne - servizio groupage decadale (U. Del Corona & Scardigli Prato 0574 919917).

Servizio (Unithal) per Bangkok, Laem Chabang, Map Ta Put, Port Kelang, Singapore ev. - servizio convenzionale e contenitori - (Fremura 0586 846111).



Savino Del Bene groupage per Sydney, Melbourne - servizio groupage decadale. (Del Bene Livorno 0586 433111/Del Bene Firenze 055 72901/Del Bene Milano 02 55301666/Del Bene Treviso 0422 55332).



Savino Del Bene groupage per Singapore, con prosezuzioni per Manila, Bangkok, Jakarta, Kaohsiung, Chittagong, Madras, Penang, Port Kelang, Surabaya e principali porti Far East - servizio groupage settimanale. (Del Bene Livorno 0586 433111/Del Bene Firenze 055 72901/Del Bene Milano 02 55301666/Del Bene Treviso 0422 55332).

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Salone Nautico 60ª edizione:

Ecco un elenco - necessariamente parziale - di quelle che saranno esposte. AZIMUT YACHTS: anteprima mondiale per il Magellano 25 Metri. Disponibile per visite a bordo, su prenotazione.

PIRELLI BY TECNORIB: PIRELLI 42 per la prima volta in acqua e disponibile per prove in mare. Allo stand, un'anticipazione del PIRELLI 35 di cui sarà esposto il modellino in scala.

EVOYACHTS: anteprima mondiale per Evo R6 Open. Disponibile per visite a bordo e mare su prenotazione.

LOMAC: anteprima mondiale di Adrenalina 10.5 Limited edition e Granturismo 10.5 Limited edition, entrambi disponibili per visite a bordo e prove in mare su prenotazione.

YAMAHA MARINE ITALIA: anteprima assoluta per la nuova line up di motori fuoribordo V MAX e presentazione del nuovo Helm Master EX. Per la gamma waverunner, sarà presentata la nuova moto d'acqua Superjet.

CAPELLI: anteprima assoluta per il Tempest 750 empowered by Yamaha e il nuovo CAP 33 WA, equipaggiato con 2x F300B white. Entrambi saranno a disposizione per prove in mare, dietro prenotazione online.

GOZZIMIMI: anteprime mondiali per Libeccio 11 Walkaround, Libeccio 9.5 Walkaround e 8.5 Classic, tutti a disposizione per visite a bordo, dietro prenotazione.

ANTONINI NAVI: prima conferenza stampa del Cantiere, organizzata presso il Teatro Del Mare, giovedì 1 ottobre alle 17.00.

CMC MARINE: in esposizione le pinne stabilizzatrici ultracompatte STAB25 e STAB30 della nuova linea Waveless.

NAVICO: debutto per il nuovo chartplotter NSS Evo3S di Simrad e chartplotter per la vela Zeus3S di B&G. Lowrance sarà presente con la nuova versione del Trolling motor Ghost per acqua dolce insieme al nuovo HOOK Reveal. Allo stand anche ci sarà anche il

mondo C-MAP per presentare il nuovo sito web in italiano e gli upgrade della Boating App.

Nove assunzioni, i profili

commissioni esaminatrici delle varie sezioni sono al lavoro e renderanno noi i risultati a breve: nella speranza che almeno questa volta non ci siano ricorsi che allungerebbero i tempi di reale potenziamento dell'organico. Ecco i profili richiesti.

- n. 1 risorsa in area Risorse Umane, profilo B4 - livello professionale: Quadro B; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Tecnico laureato per il controllo di gestione", in area Controllo di gestione, profilo C1 - livello professionale: 3 livello; Sede di lavoro: Piombino;

- n. 1 risorsa in area Finanza, profilo C2 - livello professionale: 1 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Addetto - profilo statistico", in area Pianificazione e Studi, profilo E1 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Addetto - profilo economico", in area Direzione Pianificazione e Studi, profilo E2 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Analista responsabile di progetto di sistema informativo geografico - GIS", in area Pianificazione e Studi, profilo E3 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Addetto alla comunicazione", in area Comunicazione, profilo E6 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Addetto Coordinamento Interventi Strategici", in area Coordinamento Interventi Strategici, profilo E7 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno;

- n. 1 risorsa per il ruolo di "Tecnico laureato per la formazione", in area Formazione, profilo E8 - livello professionale: 2 livello; Sede di lavoro: Livorno.

A RemTech Smart Ports

mai il Paese deve puntare la propria attenzione per riprendersi dagli effetti devastanti della crisi per avviare un new green deal europeo. Altro concetto importante ricordato da La Porta quello della necessità di una riflessione che punti ad integrare i concetti di pianificazione, programmazione, progettazione per rendere gli Smart Ports sempre più inseriti nel contesto urbano, renderli più efficienti e più adatti ad affrontare le sfide commerciali che abbiamo davanti proprio rispetto al tema della sostenibilità.

Questi i dati portati dal presidente ISPRA: le prospettive di sviluppo indicano per il 2050 un raddoppio del traffico aereo con un incremento stimato di emissioni di gas serra e nello stesso orizzonte temporale il trasporto marittimo assorbirà circa il 90% del commercio globale con un incremento del 2,5% di emissioni di gas clima alterante. Quindi in questo contesto aeroporti e porti sia marittimi che fluviali giocheranno un ruolo sempre più importante come punti di connessione fra le rispettive reti, come nodi multimodali di scambio e come siti commerciali strettamente collegati con altre forme di trasporto terrestre e altre realtà urbane. A fronte di queste prospettive e per aiutare a superare la crisi pandemica l'UE ha recentemente pubblicato il documento European Green Deal Call 2020 che è specificatamente orientato a dare risposte in termini di ricerca e sviluppo per affrontare la crisi climatica in sinergia con le esigenze di protezione dell'ambiente. Più di 980 milioni di euro sono da destinare ad una ventina di attività e tra queste, nella linea 5 del programma, rientra il tema dei green ports che riguarda sostenibilità e Smart Ports. L'obiettivo di questa linea è di intercettare concetti e soluzioni innovative per le comunità portuali al fine di ridurre emissioni di gas serra e migliorare la loro resilienza alle sfide del cambiamento climatico.

Alla tavola rotonda ha voluto portare

il suo saluto Daniele Rossi, presidente di Assoporti e della AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale interrompendo un improrogabile impegno sopraggiunto. Rossi ha ringraziato RemTech per avere ideato e creato questo importante luogo di incontro che sempre più negli anni ha sensibilizzato i porti italiani verso le ormai imprescindibili tematiche di sostenibilità.

Alla tavola rotonda hanno portato il loro contributo in termini di iniziative e progetti green Mario Paolo Mega, presidente dell'AdSP dello Stretto, Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Francesco Messineo, segretario generale del Mar Tirreno Centrale, Francesco di Sarcina, segretario generale del sistema del Mar Ligure Orientale, oltre al capitano di vascello Marco Grassi vicedirettore dell'Istituto Idrografico della Marina, Francesco Ventura della OICE, Andrea Pedroncini della DHI e Marco Fumanti della Codevintec.

Al termine della tavola rotonda sono stati consegnati da Andrea Zamariolo, coordinatore del comitato scientifico

120
Anniversary
— YOUR PARTNER SINCE 1899 —


SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

di Coast/Remtech i premi Smart Port Award 2020 a Daniele Rossi della AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale per aver condotto in porto l'inizio dei lavori dell'Hub portuale di Ravenna, pietra miliare per lo sviluppo del porto, della regione Emilia Romagna e dell'intero sistema paese e a Mario Paolo Mega della AdSP dello Stretto che, fresco di nomina,

sta lavorando all'efficientamento e sostenibilità con diverse iniziative nello spazio del complesso sistema composto da cinque porti, compresi in due Regioni e due Province, divisi dal mare. Uno Stretto che rappresenta un nodo nevralgico per il sistema di comunicazioni del nostro Paese e un punto di passaggio per il commercio nel Mediterraneo, un ponte verso l'Europa.

DALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DEL GRUPPO

Ormeggiatori a Piombino: confermato il presidente

Eletti il nuovo vice e i nuovi consiglieri - L'assistenza alla "Costa Diadema"

PIOMBINO—L'assemblea dei soci del gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del porto di Piombino si è riunita per rinnovare le cariche direttive. L'assemblea svolta nella sede del gruppo, alla presenza del comandante dell'ufficio Circondariale marittimo di Piombino tenente di vascello (CP) Valerio Chersari, ha confermato all'unanimità nel ruolo di presidente Ettore Rosalba. Sono stati eletti successivamente nel ruolo di vicepresidente Antonio Feola ed i consiglieri Azie Ruggero, Paolo Bartolini, Massimo Martorella, Maurizio Paoletti, Paolo Turini.

Il presidente Rosalba nel ringraziare i soci per la fiducia dimostrata ha voluto evidenziare la vicinanza che lega la nostra categoria professionale, al

corpo delle Capitanerie di Porto, rappresentata a Piombino dal comandante Chersari che con estrema competenza e professionalità coordina le complesse attività del nostro sistema portuale. Rosalba ha ricordato il difficile momento che ci ha attraversato, con le importanti criticità che l'emergenza Covid-19 ha palesato. Piombino è tra i porti che maggiormente ha sofferto la contrazione dei traffici.

Nel punto più complesso della pandemia, gli ormeggiatori con grande senso di responsabilità hanno come sempre operato, h24, 365 giorni l'anno per far sì che il nostro porto riuscisse a garantire comunque un'operatività che rispettasse la sicurezza degli operatori e dei fruitori del porto.

Il presidente ha inoltre ricordato la

bella pagina, fatta di estrema professionalità e solidarietà della vicenda Costa Diadema. La nave proveniente da Dubai con 1255 marittimi a bordo con casi di positività al Covid-19 che dopo una lunga peregrinazione e una serie di dinieghi all'attracco venne ormeggiata a Piombino il 30 marzo, ricordando l'appartenenza degli Ormeggiatori alla gente di mare, categoria abituata a salvare le persone incapaci di girare la testa dall'altra parte.

Ci aspettano momenti difficili, le criticità economiche rendono il compito di tutti gli operatori estremamente complicato, l'augurio è che il nostro porto possa finalmente trovare quello slancio capace di dare solidità e prospettiva al nostro sistema portuale.

REVAMPING
GRU



SEDE
OPERATIVA



FULL
RENTAL



PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24



MANUTENZIONE
BANCHINE







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

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

**Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste**

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscclenavi.it



www.msc.com/ita

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Naples Week: lo shipping

con il convegno La città va in porto: cultura ricerca sviluppo. Visioni per una progettazione condivisa, curato e organizzato dal CNR IRIS con RETE a cui hanno partecipato tra gli altri: Eduardo Serra, ammiraglio comandante logistico della Marina Militare Italiana, Pietro Vella, ammiraglio ispettore (CP) direttore marittimo della Campania e comandante del Porto di Napoli, Umberto Masucci, presidente Propeller Club e Naples Shipping Week, Pietro Spirito, presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, Alberto Carotenuto, rettore Università degli Studi di Napoli Parthenope, Luigi La Rocca, soprintendente Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli, Ennio Cascetta, presidente Metropolitana di Napoli e Università degli Studi di Napoli Federico II e molti altri relatori di prestigio.

Alle 19, al Circolo Ufficiali della Marina Militare ha avuto luogo Il Mondo virato, l'incontro di geopolitica a cura del Circolo assieme a CNR-ISMED e Limes Club Napoli, con un bilancio dell'impatto prodotto dalla pandemia di Covid-19 sugli equilibri strategici e geo-economici globali.

Ieri, martedì 29 settembre, Castel dell'Ovo ha accolto il convegno su L'eterna lotta tra l'Uomo e il virus. Millenni di storia la confermano, in presenza acura del Comune di Napoli e dell'ufficio del vicesindaco da anni impegnato in un percorso di formazione scientifico-culturale dedicato ai giovani. L'evento ha inaugurato anche l'VIII edizione della European Biotech Week, manifestazione di divulgazione scientifica che avvicina i giovani alla difesa dell'ambiente e della vita, attraverso la scienza, la ricerca e l'innovazione. Al pomeriggio, Al "servizio" dei traffici nei porti del Mediterraneo, si è svolto il convegno in streaming organizzato dall'ISMED-CNR sul tema dei servizi al traffico nei porti del Mediterraneo.

Oggi, mercoledì 30, in presenza e

instreaming, il Centro Congressi della Stazione Marittima Napoli accoglierà l'Assemblea Pubblica di Assoporti, l'associazione dei porti italiani. La crescita sostenibile dei porti italiani il titolo del dibattito incentrato sullo sviluppo sostenibile, con un focus sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche sull'innovazione tecnologica quali strumenti di crescita dell'economia portuale. Un importante momento di confronto che vedrà la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e dell'onorevole Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Domani, giovedì 1 e venerdì 2 ottobre prenderà l'avvio Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della NSW, che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà trasmesso in streaming.

Sabato 3 ottobre infine l'ultimo appuntamento della Naples Week con Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino, a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.

realtà come quelle che stiamo vivendo, in un fiorir di iniziative, di orgogliose dimostrazioni di vitalità imprenditoriali, di armatori che si confrontano senza paura con i più grandi e potenti del mondo, di start-up giovanili che confermano l'eccellenza dei cervelli.

Non mi si venga a dire che la Naples Shipping Week è soltanto una delle tante - qualche volta anche pregevoli - esposizioni di diagnosi prive però di concrete terapie. Già l'essere vitali, l'avere progetti concreti, l'affrontare - come si dice - il toro delle due pandemie (salute ed economia) per le corna, ci richiama a un Vesuvio che sbuffa e fumacchia, ma vigila invece di spaventare.

Troppe auliche similitudini? Può darsi. Ma credo che a Napoli, nella Week dei tempi peggiori del secolo, si stia dimostrando che siamo capaci di guardare avanti in chiave propositiva, anche con qualche escursione sull'ironia. In queste pagine ospitiamo opinioni e indirizzi che lo confermano. Noi almeno, ci crediamo.

L'eolico in mare su vecchie

Fatte le diagnosi, quali sono, a questo punto, le terapie realistiche proposte? Se non ci saranno, com'è probabile, incredibili invenzioni tecnologiche, il solare può contribuire, ma solo in piccole percentuali. La vera energia pulita, cioè il nucleare, ha il problema della eliminazione delle scorie (oggi stoccate in ex miniere o peggio) e la crescente idiosincrasia della gente come conseguenza di noti gravissimi incidenti. Rimane l'eolico: che per quanto contrastato e non amato dai don Chisciotte dei paesaggi incontaminati, sembra in grado di risolvere tutti i problemi di energia pulita. In meno di dieci anni, l'eolico è passato da una produzione vicina allo zero a 600 gigawatt, con forte prevalenza nel Nord Europa. Dove è nato, e sta crescendo a tutta velocità il sistema dei parchi eolici

marini. Una tipologia che è arrivata finalmente anche in Italia ed è in fase di realizzazione al largo di Marsala, ma che nel Nord è matura da anni. Come si legge da questo rapporto.

«La capacità di generare elettricità pulita in mare aperto a questi livelli di potenza è un traguardo significativo a livello mondiale, in un momento decisivo per affrontare i cambiamenti climatici», ha commentato Matthew Wright, ceo di Ørsted Uk. La società danese fa parte del progetto di sfruttamento del Dogger Bank, un vasto banco sabbioso al largo dello Yorkshire, subito fuori dalla piattaforma continentale del Regno Unito e vicino al punto in cui s'incontrano i confini tra le acque territoriali di Paesi Bassi, Germania e Danimarca. Fino all'ultima glaciazione del Pleistocene, il Dogger Bank era un'isola nel Mare del Nord, grande quasi come la Sardegna. Quando si è inabissata, circa 10 mila anni fa, non è sprofondata di molto: a seconda delle zone, qui l'acqua è alta 10-15, massimo 30 metri. Perfetta per un campo eolico offshore. Questo è il futuro del Dogger Bank: una distesa grigio-blu disseminata di mega-turbine alte almeno 200 metri, con un'apertura alare di 150 e oltre. E in mezzo, un'isola. Si chiamerà North Sea Wind Power Hub e sarà un'isola artificiale di 6 chilometri quadrati, realizzata per fare da puntod'appoggio centrale alla grande rete che raccoglierà l'energia eolica prodotta in loco, capace di alimentare qualcosa come 100 milioni di persone, e la trasmetterà a Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Germania, Danimarca e Norvegia. Il progetto, a cui si lavora ormai da una decina d'anni, ora può diventare realtà.

Le piccole cose (portuali)

sogghigno, alla lunga diatriba tra i dipendenti labronici e quelli dell'ex Autorità Portuale di Piombino. Quelli dell'ex di Livorno, nell'unico sistema ma con retribuzioni notevolmente diverse a parità di grado o mansioni chiedevano l'allineamento con quelli di Piombino, retribuiti meglio. Da poco ce l'hanno fatta: e naturalmente non si è fatta una media, ma pare ci si sia portati per tutti al segno più, indipendentemente dai meriti. Pessimo gusto? Non lo sappiamo: però in tempi di crisi e di gente che non ha nemmeno il pane quotidiano, non ha fatto una bella impressione.

Dove i fondali marini sono eccessivi e dove le coste sono a picco, come capita quasi ovunque in Italia, c'è un'alternativa tutta nuova: i parchi eolici galleggianti. L'idea è di un danese, Henrik Stiesdal, che ha realizzato l'idea dei "ventilatori" eolici al largo delle coste del suo paese già una ventina d'anni fa: oggi il più grande parco eolico del mondo è al largo della Danimarca e fornisce energia all'intera capitale. Ma le pale eoliche sono su piloni di cemento in fondo la mare, perchè le profondità marine sono ridotte. Lungo le coste italiane, per esempio, non sarebbe tecnicamente possibile o comunque estremamente costoso. Da

qui l'idea, che è alla base di progetti che stanno nascendo in mezzo mondo, delle pale su piattaforme galleggianti, ancorate sul fondo e capaci di resistere alle più forti tempeste del mare. Se n'è già appropriata la Shell, ma - ultima novità - è che alcuni armatori Nord europei stanno studiando la possibilità di utilizzare vecchie navi destinate alla demolizione per piazzarvi sopra un paio almeno di turbine eoliche. Rimarrebbero scafi svuotati dagli apparati motori, ancorate saldamente di prua ma con un sistema che le farebbe ruotare a seconda della direzione del vento (come accade per la piattaforma OLT davanti a Livorno) e in grado non solo di immagazzinare l'energia su parchi batterie, ma anche di trasferirla con cavi sottomarini alla rete costiera. Troppa fantasia? Nossignori, esistono già e potrebbero risolvere pressochè totalmente la sete di energia del mondo di domani mattina.

Le piccole cose (portuali)

sogghigno, alla lunga diatriba tra i dipendenti labronici e quelli dell'ex Autorità Portuale di Piombino. Quelli dell'ex di Livorno, nell'unico sistema ma con retribuzioni notevolmente diverse a parità di grado o mansioni chiedevano l'allineamento con quelli di Piombino, retribuiti meglio. Da poco ce l'hanno fatta: e naturalmente non si è fatta una media, ma pare ci si sia portati per tutti al segno più, indipendentemente dai meriti. Pessimo gusto? Non lo sappiamo: però in tempi di crisi e di gente che non ha nemmeno il pane quotidiano, non ha fatto una bella impressione.

Spesso capita di ricevere "soffiate" più o meno interessate, sui fatti più privati: su chi è la "ganza" di chi, su quanti viaggi sono stati fatti insieme all'estero senza che se ne vedesse la ragione - e non parliamo in questo caso di Palazzo Rosciano, o almeno solo di esso - sulle abitazioni vendute da chi a chi a prezzo considerato di favore, su pontili galleggianti acquistati sbagliati e mai utilizzati, sulle gru di banchina diventate rottami senza mai essere state utilizzate. In buona fede più essere capitato e può ancora capitare, ma se ci si aggiunge una

filo di malignità, altro che Gozzano. Sulle "ganze" poi, chi è senza peccato scagli la prima pietra. Non mi ricordo chi, ma Qualcuno lo disse.

Da qualche giorno gira una malignità nuova su un concorso aperto dalla nostra AdSP per un posto - ovviamente ben retribuito - nell'ufficio stampati di Palazzo Rosciano. Ma serve davvero o c'è da sistemare qualcuno o qualcuna? L'ufficio stampa ha da anni un ottimo titolare, puntuale e sempre disponibile, giovane quanto basta per assicurarli altri anni di buon rendimento. Ha proprio bisogno di un aiuto? Qualcuno ci ha ricordato che c'era stato anche un contratto a termine venuto da foravia che però non è stato rinnovato, visto che bastava l'attuale titolare. Ora c'è anche chi fa il nome di chi vincerà di sicuro il concorso, il che può essere (e speriamo sia) una malignità aggiuntiva. Ne prendiamo atto. Poi a cose fatte verificheremo: oggi. Adifferenza della nostra magistratura, siamo ragionevolmente certi della correttezza di tutti gli atti, passati, presenti e futuri in Palazzo Rosciano.

Forse il buongusto - o il pessimismo - non c'entrano, però i commenti che girano sulla straripante della gara per i bacini di carenaggio labronici non sono certo piacevoli. La gara si è chiusa ormai da quasi un anno, ma il risultato non è stato ufficializzato, anche se è stato detto e scritto più volte che c'è un vincitore: E dove c'è un vincitore c'è - o ci sono - anche dei vinti. Che stanno zitti anche loro. La commissione che ha giudicato i concorrenti era di indubbio alto livello, i concorrenti erano ben noti e affidabili, i termini della gara chiari e impegnativi, specie per il ripristino dello sciagurato "bacinone". Perché allora questi tanti mesi di silenzio? Non sarebbe meglio dire al porto, alla città, allo shipping quali sono i motivi di questa poco usuale situazione? Sui bandi ci sono già anche troppi "misteri" passati: compreso quello del collaudo solo parziale del Mediterraneo, delle cause del suo affondamento e del mancato, immediato recupero della barca porta del bacino grande quando fu scardinata dal maltempo e finì sul fondale. Dove ancora giace, ormai ridotta a un rottame. E allora?

1921

Ignazio Messina & C.

FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921

HIGHLY SPECIALIZED
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO
TRANSPORT SERVICES

WWW.MESSINALINE.IT

Competenza e professionalità al servizio del trasporto delle merci

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e architetti della catena logistica. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo e generano, complessivamente, un fatturato di 15 miliardi di euro l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedit è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedit aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedit: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDIT aderisce a:

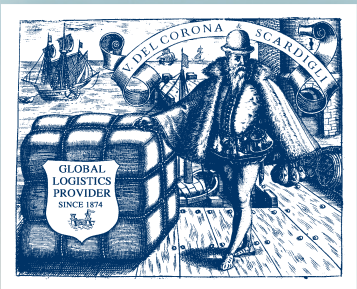


FEDESPEDIT

www.fedespedit.it - fedespedit@fedespedit.it



COSCO - SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE		
LA SPEZIA 09/10/2020 GENOVA 11/10/2020	Mv. TITAN VOY 0456-020 E	per/da: FOS, VALENCIA, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN
COSCO - SERVICE AEM2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE		
GENOVA 12/10/2020	Mv. OOCL MALAYSIA VOY 028 E	per/da: MALTA, BEIRUT, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA
COSCO - SERVICE AEM6 - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT & VENEZIA VECON		
TRIESTE 05/10/2020	Mv. APL TURKEY VOY 0BE7EE1MA	per/da: PORT SAID (West TRML), JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN
TRIESTE 12/10/2020	Mv. EVER EXCEL VOY 147 E	
COSCO - SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA SECH PER MIDDLE EAST		
GENOVA 04/10/2020	Mv. XIN SHANGHAI VOY 123 E	per/da: MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI, KARACHI (Sapt), NHAVA SHEVA, MUNDRA
GENOVA 06/10/2020	Mv. CSAV TYNDALL VOY 2036 E	
GENOVA 06/10/2020	Mv. MAYSSAN VOY 2037 E	
COSCO - SERVICE VAX - SERVIZIO EXPORT DA VADO GATEWAY PER INTRAMED & FAR EAST		
VADO GATEWAY 19/10/2020	Mv. T.B.N.	per/da: PIREO
VADO GATEWAY 26/10/2020	Mv. T.B.N.	
VADO GATEWAY 02/11/2020	Mv. T.B.N.	
COSCO - SERVICE AGT - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON PER INTRAMED & FAR EAST		
VENEZIA 08/10/2020	Mv. EF EMIRA VOY 057 E	per/da: PIREO, GEBZE (Yilport), GEMLIK (Gempert), SALONICCO, IZMIR (Alsancak)
VENEZIA 15/10/2020	Mv. OBELIX VOY 082 E	
COSCO - SERVICE AGX - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE, VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR PER INTRAMED & FAR EAST		
TRIESTE 02/10/2020 VENEZIA 04/10/2020 RAVENNA 05/10/2020	Mv. STADT DRESDEN VOY 032 E	per/da: PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)
COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT PER ISRAELE		
GENOVA 01/10/2020	Mv. TROUPER VOY 106 E	per/da: ASHDOD, HAIFA
GENOVA 08/10/2020	Mv. ASIATIC ISLAND VOY 065 E	
GENOVA 15/10/2020	Mv. TROUPER VOY 107 E	
COSCO - SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT PER USA		
GENOVA 07/10/2020 LA SPEZIA 10/10/2020	Mv. VIENNA EXPRESS VOY 171 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
GENOVA 14/10/2020 LA SPEZIA 17/10/2020	Mv. OOCL EUROPE VOY 173 W	
COSCO - SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT DA PIREO & GENOVA VTE PER USA		
GENOVA 02/10/2020	Mv. SEAMELODY VOY 004 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH
GENOVA 09/10/2020	Mv. BERLIN BRIDGE VOY 103 W	



Del Corona & Scardigli GROUP
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS

PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

delcoronascardigli.com





**IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!**

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba.

Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.



**PARTI
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it

