



DOPO UN LIEVE MIGLIORAMENTO, TORNANO A CRESCERE I RITARDI

NELLA COMPETIZIONE PER IL PRIMO POSTO TRA LE COMPAGNIE DEI CONTAINERS

Portacontainer, cercasi la puntualità MSC fa shopping anche in Brasile

Dal report di "Global Liner Performance" la classifica delle compagnie con i migliori e i peggiori risultati - Il raffronto con l'andamento dei servizi del 2020 comunque rimane leggermente in positivo

Con l'operazione in corso su Log-In Logistica il gruppo di Aponte attraverso Shipping Agencies Services potrebbe superare nella classifica mondiale dei TEUs l'attuale primatista Maersk

Per Livorno la sfera di cristallo

LIVORNO - Non siamo l'ombelico del mondo, e nemmeno di quello portuale: lo sappiamo. Però all'inizio di un nuovo anno si fanno i buoni propositi e si cerca di dare un'occhiata alla sfera di cristallo anche per le cose di casa nostra. Dunque, lasciatemi, da livornese, interrogare la Sibilla; senza prendere niente per oro colato.

*
Qui a fianco troverete l'analisi che Fabrizio Vettosi - Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

LONDRA - La puntualità dei servizi container linea torna a calare dopo un breve miglioramento. È il segno che il congestionamento dei porti ma anche le incertezze legate al Covid non sono stati superati.

Secondo l'ultimo report (il numero 124) del Global Liner Performance & Sea Intelligence - lo riprendiamo da Supply Chain Italy - la puntualità delle navi portacontainer è infatti tornata a calare nello scorso novembre, ed è stata osservata solo nel 33,6% dei casi. Un dato in discesa di 0,6 punti percentuali rispetto alla rilevazione precedente e che colloca questo parametro verso il margine più basso di quel range 33-40% in cui ha 'viaggiato' durante il 2021.

Di positivo, evidenzia la società di analisi - continua Supply Chain Italy - c'è il fatto che nel confronto anno su anno la puntualità delle navi risulta ora 'solo' di 16,4 punti percentuali rispetto a quella di un anno prima: ma questo come conseguenza del fatto che l'affi- (segue a pagina 8)

Con la Befana un container di "sculacciate"

Fabrizio Vettosi

GINEVRA - Le festività non hanno fermato il mercato dello shipping, mai come in questo periodo effervescente. In attesa di sviluppi relativi alla ben più consistente operazione che potrebbe portare nel perimetro di MSC tutte le attività di Bolloré Africa Logistics, la divisione dedicata alle attività logistiche africane della conglomerata fondata e guidata dall'imprenditore bretone Vincent Bolloré, gli azionisti di Log-In Logistica hanno accettato l'offerta formulata lo scorso settembre dal liner svizzero.

La compagnia marittima brasiliana, quotata in Borsa e specializzata nei servizi di cabotaggio costiero per il trasporto di container - prima solo in patria e, più recentemente, anche sulle coste dell'Argentina - era da tempo oggetto delle attenzioni di MSC, che tramite la controllata Sas Shipping Agencies Services lo scorso settembre aveva formulato un'offerta pubblica di (segue a pagina 8)

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

INSIEME ALLA COMPAGNIA MULTIMODALE GNV

Grimaldi top "Marebonus"

I 30 milioni del contributo andranno a cinque compagnie nazionali classificate

ROMA - Grimaldi e GNV sono stati anche nel 2021 i due maggiori beneficiari del Marebonus, l'incentivo rivolto alle imprese armatoriali che realizzino collegamenti marittimi via ro-ro e ro-pax per il trasporto multimodale tra porti italiani o che colleghino scali situati in Italia con altri della UE o dello Spazio economico europeo, in parte poi ribaltato a favore degli autotrasportatori che abbiano fruito degli stessi servizi.

Arrivato quest'anno a contare risorse per 45 milioni di euro (come combinazione dei 20 milioni messi a disposizione dalla legge 27 dicembre 2019, ovvero la legge di Bilancio 2020, e dei 25 milioni aggiuntivi stanziati dalla legge 30 dicembre 2020, ovvero la legge di Bilancio 2021), contro i 30 del 2020, il contributo verrà spartito tra le stesse cinque compagnie di navigazione che già se lo erano suddivise lo scorso anno. Da evidenziare che le risorse 2021 ri- (segue a pagina 8)

LIVORNO - Tranquilli, non vogliamo rovinare l'avvio dell'anno nuovo. Però le considerazioni dell'amico e collaboratore Fabrizio Vettosi - che i nostri lettori conoscono - (segue in ultima pagina)

L'ADSP DEL TIRRENO NORD VARA IL PROGETTO ESECUTIVO PER LIVORNO

Canale del Marzocco, gara per dragare

ALL'ESORDIO TRA ITALIA, CINA E BANGLADESH

Ecco Kalypso di Rif Line

Una flotta di tre navi, alle quali se ne aggiungerà una quarta, del gruppo guidato da Francesco Isola



ROMA - In questi giorni nasce Kalypso, la nuova compagnia di navigazione di proprietà di Rif Line, gruppo di logistica internazionale guidato (segue a pagina 8)

La lima dopo la "talpa"

LIVORNO - Dunque, torniamo alla ricerca dell'accordo sulla sponda Est della A.F. (segue a pagina 8)

Appaltate le dighe e i dragaggi

LIVORNO - Qualcosa corre con i ritmi sperati. L'AdSP ha aggiudicato la A.F. (segue a pagina 8)



LIVORNO - La conferma è arrivata poco dopo Natale con uno stringato annuncio: il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di dragaggio di 77.000 metri cubi di sedimenti nella "strettoia" del Marzocco, il canale di accesso al porto industriale e alla Darsena Toscana.

Il progetto, realizzato dalla società Acquatecno S.r.l., prevede il rimodellamento del fondale del canale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24mila mq. Nei lavori è ricompresa anche la demolizione di quanto rimasto del pontile n.13, il cui tratto terminale, per complessivi 35 metri, era stato (segue a pagina 8)

120th Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons

Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons

Gamma completa macchine e sistemi di magazzino

Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte

Per ulteriori informazioni:
TRICOM srl
Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177
Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836
info@tricom srl | www.tricom srl

Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

PUBBLICATO PER ANCONA SULLA GAZZETTA EUROPEA

Bando servizi ferroviari in darsena commerciale

Il comitato dell'AdSP ha anche rinnovato le concessioni per i porti del sistema



Giovanni Pettorino

ANCONA – È stato pubblicato il 24 dicembre scorso sulla Gazzetta Europea il bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali. Il bando era stato approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che si è svolto il 20 dicembre.

Il contratto per il servizio ferroviario avrà una durata di 36 mesi. Le domande andranno presentate entro il 7 febbraio 2022 alle ore 13. Il concessionario del servizio dovrà occuparsi della presa e consegna dei carri ferroviari carichi e vuoti e di altro materiale di carico sui binari della darsena commerciale, del trasporto dei carri sino ai punti di scarico in banchina, delle operazioni di smistamento e

riordino dei carri stessi, sulla rete portuale e sui binari interni al porto. Il concessionario dovrà anche controllare il materiale rotabile, occuparsi dell'esecuzione delle operazioni di pesatura delle merci caricate sui vagoni oltre che della scomposizione e ricomposizione dei convogli diretti ai singoli clienti e operatori portuali.

La presenza del servizio ferroviario per il traffico commerciale è un'opportunità indispensabile per lo scalo dorico, necessaria a far fronte delle richieste degli operatori portuali sia attuale sia futura visto la prevista realizzazione di interventi di potenziamento infrastrutturale a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona.

“L'avvio della procedura conferma l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nella costruzione di una via alternativa al traffico su gomma - afferma il commissario straordinario AdSP, ammiraglio Giovanni Pettorino - e quindi nella ricerca di soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale”.

Il servizio ferroviario, aggiunge l'ammiraglio Pettorino, “è un'opportunità preziosa nell'ottica di una ripresa economica per proporsi, nella massima possibile efficienza, come uno scalo moderno ed efficiente, con servizi completi e competitivi, che possono attrarre nuovi utenti e nuove prospettive di traffico commerciale”.

Un lavoro costante per la continuità operativa dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: diversi infatti i temi trattati nel Comitato di Gestione che si è svolto il 20 dicembre, il quinto dall'insediamento del commissario straordinario AdSP, ammiraglio Giovanni Pettorino.

All'approvazione della “governance” dell'AdSP sono andate le delibere per il percorso amministrativo di approvazione del Piano della performance del personale non dirigente dell'ente, il Codice di comportamento del personale AdSP e l'aggiornamento annuale del Piano del fabbisogno del personale, legato all'attuale pianta organica.

Il Comitato di Gestione ha approvato inoltre l'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio per il 2022 per un periodo di quattro mesi oltre al rinnovo di alcune concessioni per i porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona.

“L'ente è costantemente impegnato nel suo ruolo per affiancare gli operatori portuali nel loro lavoro - dice il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ammiraglio Giovanni Pettorino -, un impegno che contribuisce allo sviluppo economico e sociale delle comunità dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale”.

L'ISOLA DIVENTERÀ UN ESEMPIO DI ECONOMIA CIRCOLARE

Gorgona recupera acque reflue

Un finanziamento di 684.438 euro per il progetto



Gianfranco Simoncini

LIVORNO – Ha ottenuto il finanziamento di 684.438 euro il progetto teso a rendere l'isola di Gorgona un esempio di economia circolare, grazie alla realizzazione di un impianto funzionante con energia rinnovabile per il recupero delle acque reflue da destinare all'agricoltura.

Il progetto era candidato dal Comune di Livorno, insieme all'Amministrazione penitenziaria e ad Asa, ai finanziamenti del Fondo per gli investimenti nelle isole minori della presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per gli Affari regionali e le Autonomie.

La conferma è arrivata lunedì 27 dicembre, con la pubblicazione del decreto di approvazione con l'elenco dei progetti ammessi al finanziamento per le annualità 2020-2022.

“Soddisfazione per il finanziamento ottenuto che ci permetterà di garantire la piena depurazione ‘naturale’ dell'isola senza emissioni di carbonio e che - dichiara l'assessore allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini - premia la qualità progettuale e un'alleanza tra i diversi soggetti istituzionali che



hanno responsabilità su Gorgona. Ora passiamo alla fase operativa per fare di Gorgona un esempio nazionale”.

L'idea di promuovere Gorgona come pilota di un progetto di economia circolare che prevede l'ammodernamento del sistema di raccolta e depurazione delle acque reflue civili per preservare l'ambiente naturale a terra ed in mare e permettere esperienze di formazione e lavoro ai detenuti è il frutto di un'attività che da tempo il Comune di Livorno sta portando avanti con Asa e con l'Amministrazione penitenziaria.

Il piano, che sarà attuato a partire dal 2022, prevede la realizzazione di una infrastruttura in grado di fitodepurare le acque reflue dell'isola per produrre acqua per irrigare e allo stesso tempo recuperare i nutrienti da utilizzare come compost. Si riproporrebbe a Gorgona un'esperienza che ha già visto protagonista Asa nell'ambito del progetto europeo “Hydrousa” nell'isola greca di Lesvos.

Il progetto prevede, inoltre, di coprire il fabbisogno energetico dell'impianto con fonti provenienti da energie rinnovabili (solare, eolico, moto ondoso) così da rendere carbon neutral il sistema.

“Si tratta di interventi sull'economia circolare molto importanti - spiega l'assessore Gianfranco Simoncini - che possono porre Gorgona all'avanguardia sul piano nazionale per i processi di depurazione naturale e sviluppo delle energie alternative che dopo questi primi interventi potrebbero rendere carbon free l'isola per la produzione elettrica”.

Nei mesi scorsi, per sviluppare e promuovere ricerche sui temi dell'economia circolare, il Comune di Livorno ha sottoscritto una convenzione con Asa, Istituto Penitenziario, Parco nazionale dell'Arcipelago Toscano e Università di Firenze.

Il piano prevede che una parte delle risorse siano destinate a completare la progettazione e poi la piena realizzazione degli interventi.

GRAZIE A CONDIZIONI PARTICOLARMENTE COMPETITIVE

d'Amico, rifinanziato il debito

Soddisfazione di Paolo d'Amico per la forte partecipazione degli azionisti all'operazione



Paolo d'Amico

LUSSEMBURGO – d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS.MI) (la “Società” o “DIS”), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers D.A.C. (Irlanda) (“d'Amico Tankers” o “Controllata”) ha firmato con primari istituti bancari contratti per il rifinanziamento di tutto il

proprio debito e rispettivi balloons, in scadenza nel 2022.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha dichiarato:

“Sono lieto di annunciare che DIS ha già firmato contratti per il rifinanziamento di tutto il suo debito con i rispettivi balloons, in scadenza nel 2022, a condizioni molto competitive. In particolare, il nuovo contratto che abbiamo firmato con ABN Amro Bank rappresenta il primo prestito sostenibile di DIS. Il margine di questo nuovo finanziamento varia, infatti, in funzione delle emissioni di CO₂ della flotta di d'Amico Tankers e del relativo indicatore AER (Annual Efficiency Ratio), rispetto all'andamento dell'indicatore AER stabilito dai Poseidon Principles per le tipologie di navi operate dalla nostra Controllata. Grazie alla nostra strategia di lungo termine e all'importante piano di investimenti implementato negli ultimi anni, DIS è oggi orgogliosa di poter gestire

una flotta moderna e prevalentemente eco, le cui emissioni sono nettamente inferiori rispetto alla traiettoria dell'indicatore AER stabilita dai Poseidon Principles. Avere a disposizione una flotta così moderna, consente a DIS di accedere a condizioni di finanziamento estremamente competitive, dal momento che i più grandi istituti bancari che finanziano il settore marittimo aderiscono ai Poseidon Principles e si sono impegnati a contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ delle navi che finanziano. Questi nuovi contratti di finanziamento confermano, inoltre, i forti rapporti con il sistema bancario su cui oggi DIS può contare, grazie ad un solido bilancio, ad una prudente strategia commerciale e ad una forte reputazione di affidabilità, costruita nel corso di numerosi decenni ed in molteplici cicli di mercato. Vorrei pertanto ringraziare i nostri finanziatori per il loro costante sostegno e per la loro fiducia.”

IN UN INCONTRO CON I VERTICI DELL'ADSP DI LA SPEZIA

Tarros, anteprima sui progetti



Nella foto (da sx): Incontro Musso, Sommariva e Sarcina.

LASPEZIA – Importante incontro nei giorni scorsi in Autorità di Sistema Portuale della Spezia, tra il presidente Mario Sommariva, il segretario generale Francesco Di Sarcina e Alberto Musso presidente del Gruppo Tarros.

Durante l'incontro si è parlato

a lungo dei piani di sviluppo del porto di La Spezia e in particolare del Terminal del Golfo, società al 100% del Gruppo Tarros.

L'incontro ha avuto l'obiettivo di definire il percorso futuro e condividere le prossime attività che saranno realizzate congiun-

tamente da AdSP e dal Gruppo. A breve verrà ufficializzato un nuovo accordo tra le parti e definito un cronoprogramma.

Mario Sommariva, presidente dell'AdSP: “Il Terminal del Golfo, con i suoi traffici concentrati su linee inframediterranee, rappresenta per il porto della Spezia un grandissimo patrimonio. Nelle prossime settimane stabiliremo con Tarros le tappe per i futuri investimenti e le prospettive di traffico. Si tratta di un altro tassello fondamentale per il futuro del nostro scalo”.

Alberto Musso, presidente Gruppo Tarros: Ringrazio il presidente Mario Sommariva ed il segretario generale Francesco Di Sarcina per la collaborazione e l'attenzione dimostrata verso il Gruppo Tarros. Quest'incontro ha posto le basi per programmare i prossimi interventi fondamentali per la crescita del Terminal del Golfo contribuendo così allo sviluppo organico del porto di La Spezia. A breve sarà operativo anche il nuovo raccordo ferroviario all'interno del nostro terminal, operazione che accelera il percorso sostenibile del porto di La Spezia”.

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



NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

DALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI CAGLIARI

Incaglio della “CDRY Blue”: accusa di disastro colposo



CAGLIARI – La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Cagliari ha disposto nei confronti di tre persone fisiche e due persone giuridiche la notificazione dell’avviso di conclusione delle indagini preliminari relative all’incaglio e naufragio della motonave “CDRY Blue”, avvenuto la sera del 21 dicembre 2019 in località Capo Sperrone dell’Isola di Sant’Antioco, nel quale tutto l’equipaggio composto da 12 persone fu salvato mediante un complesso intervento degli elicotteri della Guardia Costiera, mentre il relitto rimase sulla scogliera per lungo tempo in attesa della demolizione e successiva rimozione.

Le indagini di polizia giudiziaria, condotte dal Nucleo Speciale d’Intervento (NSI) del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di Roma, hanno evidenziato - riferisce la nota della Guardia Costiera - che a causa delle condotte colpose messe in atto dal Comandante e da due ufficiali di coperta della nave, la navigazione avvenne in violazione di norme attinenti alla sicurezza della navigazione e con modalità che denotavano imperizia marinara, imprudenza e negligenza, tra l’altro mantenendo rotte altamente pericolose in presenza di forte vento che spingeva il mercantile verso la vicina costa sottovento dell’isola di Sant’Antioco.

La nave, vuota di carico, era partita dal porto di Cagliari il giorno 20 dicembre 2019 in direzione della

Spagna in presenza di condizioni meteorologiche particolarmente avverse, pur avendo delle problematiche tecniche (non segnalate all’Autorità marittima al momento del rilascio delle spedizioni) che comportavano una riduzione di potenza dell’apparato propulsivo, procedendo poi ad inversione della rotta per cercare un ridosso.

Secondo gli investigatori del NSI della Guardia Costiera, a seguito dell’incaglio, causalmente connesso alle condotte colpose tenute nella navigazione dai predetti Ufficiali di bordo, la nave sversò in mare ingenti quantitativi di idrocarburi di vario tipo, mai recuperati nonostante alcuni interventi da parte di ditte specializzate, cagionando un disastro ambientale consistente nell’alterazione difficilmente reversibile delle matrici ambientali marine ed il deterioramento della matrice ambientale atmosferica a causa della repentina e duratura propagazione di ingenti quantitativi di vapori di idrocarburi.

La Procura della Repubblica di Cagliari ha contestato agli indagati reati in materia di sicurezza della navigazione, i delitti ambientali di disastro e inquinamento, chiamando altresì a rispondere l’armatore e la compagnia di gestione della nave delle relative responsabilità amministrative poiché le indagini hanno portato a determinare che i reati sono stati commessi dagli indagati nell’interesse ed a vantaggio di tali società.

IN SINERGIA CON LA REGIONE CALABRIA E CON FINCALABRIA

Istituto Sportello Unico per Tirreno Meridionale e Ionio

GIOIA TAURO – L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha istituito lo Sportello Unico Amministrativo (SUA), previsto dall’art. 15 bis della legge 84/94. Si tratta di un obiettivo strategico indicato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che i presidenti delle Autorità Portuali sono tenuti a raggiungere entro il 31 dicembre. L’obiettivo è quello di garantire la digitalizzazione delle procedure amministrative degli Enti portuali, chiamati a sovrintendere e a programmare lo sviluppo delle infrastrutture portuali che operano all’interno di un mercato internazionale in continuo movimento. Attraverso la nuova procedura digitale si garantisce, così, un servizio più celere a supporto dell’utenza e, nel contempo, si risponde alle esigenze di sostenibilità verso le quali la Pubblica Amministrazione è tenuta ad uniformarsi.



Nella foto: Un’immagine del porto di Gioia Tauro.

Un traguardo importante che, a pieno titolo, si inserisce nei processi di dematerializzazione delle procedure amministrative e di sburocraziazione degli Enti portuali, al fine di offrire servizi pubblici sempre più performanti a supporto della crescita degli scali portuali, delle realtà imprenditoriali e dell’intero territorio. Dal primo gennaio, quindi, i permessi di accesso ai porti interni

alla circoscrizione dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e l’iscrizione al registro previsto dall’art. 68 del Codice della Navigazione dovranno essere inoltrati, obbligatoriamente ed esclusivamente, attraverso lo Sportello Unico Amministrativo dell’Ente, collegata alla piattaforma digitale di Calabria SUAP, grazie alla sinergia istituzionale dell’Ente con la Regione Calabria e Fincalabria.

ATTRAVERSO I FINANZIAMENTI DEL FONDO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

L’Anas e l’accesso a Gioia Tauro

Agostinelli: il nuovo svincolo autostradale del porto è strategico



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO – Finalmente si vede una luce nel prossimo orizzonte: così grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in merito al progetto Anas di accessibilità all’area portuale di Gioia Tauro per traffico autostradale proveniente da Sud.

Grazie alla fattiva collaborazione avviata tra Anas e Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stato possibile individuare le aree e le infrastrutture su cui puntare

per offrire ulteriore sviluppo allo scalo portuale attraverso i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, rientranti tra gli interventi che insistono nell’Area Logistica Integrata (ALI) della Regione Calabria in convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

“Grazie alla sinergia istituzionale tra i diversi Enti, abbiamo raggiunto uno straordinario risultato - ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli - che permetterà allo scalo portuale calabrese di essere dotato di una maggiore connessione con l’entroterra.

Attraverso una nuova arteria di collegamento tra l’area portuale, la strada statale 18 e l’autostrada del Mediterraneo sarà garantito un collegamento diretto tra il porto e il traffico proveniente dal Sud e sarà, così, assicurato un maggiore sviluppo delle zone retroportuali.

Si tratta - ha concluso Agostinelli - del primo intervento di Anas in Calabria finanziato coi fondi del PNRR, programmato per essere a supporto dell’intermodalità e delle realtà imprenditoriali nazionali e internazionali che decideranno di investire nell’interporto di Gioia Tauro”.

CON L’INGRESSO DI INRAIL È NATO IL SECONDO GRUPPO ITALIANO DEL TRASPORTO MERCI

Crescita di Autobrennero nel ferro

Cattoni: “Intendiamo valorizzarne attività e know how”



Nella foto (da sx): Lucio Gentile (Tenor), direttore commerciale InRail – Guido Porta (Tenor), ceo InRail – Diego Cattoni, ceo Autostrada del Brennero – Germano Boni (Tenor), direttore produzione InRail.

MODENA – “Autobrennero punta a realizzare un corridoio green intermodale dal Brennero a Modena. Con l’ingresso di InRail, siamo già diventati il secondo gruppo transnazionale italiano del settore merci, ma l’obiettivo è crescere ancora e, in questo, fondamentale sarà l’apporto di una società che ci garantisce un grande valore aggiunto in termini di mercati, portafoglio clienti, personale e management”. Così

l’amministratore delegato di Autostrada del Brennero e presidente di STR, Diego Cattoni, ha sintetizzato le prospettive prodotte dall’acquisizione del 75% delle quote di InRail perfezionata quest’oggi, con il mantenimento del restante 25% in capo a Tenor e Inter-Rail. “Per InRail si tratta di una significativa opportunità in termini industriali che consente alla società di consolidare la propria posizione e massimizzare il pro-

prio vantaggio competitivo nella gestione via ferrovia dei flussi di trasporto in Italia e tra Italia ed Europa” ha aggiunto Guido Porta, ceo di InRail. Il primo obiettivo raggiunto è dunque la costituzione del primo polo ferroviario privato del comparto merci in Italia, con oltre 600 dipendenti e un fatturato complessivo di 180 milioni di euro, che potrà beneficiare delle profonde sinergie che si instaureranno tra InRail e le imprese ferroviarie già

parte del Gruppo Autobrennero: Rail Traction Company S.p.A. e Lokomotion GmbH.

Mentre si prepara a depositare la propria proposta di finanza di progetto per la nuova concessione autostradale della A22, Autostrada del Brennero ha già posto le basi per sviluppare un nuovo modello di mobilità, sostenibile e intermodale, lungo l’asse del Brennero e non solo. “Le analisi del macro trend del mercato del trasporto merci di qui al 2035 - osserva Cattoni - ci dicono che la domanda di trasporto su ferro sarà in forte crescita tanto attraverso il Brennero quanto attraverso il Tarvisio, con una quota modale del ferro in forte aumento, dall’attuale 30% a circa il 60%, e connessioni giornaliere lungo questi corridoi destinate quasi al raddoppio. Noi - spiega l’ad di Autobrennero - ci stiamo preparando per tempo, con il duplice obiettivo di favorire la transizione ecologica dei trasporti su cui punta con decisione anche il PNRR nazionale e di far crescere il ruolo di Autobrennero in questo settore. InRail si affianca a RTC e Lokomotion con un ruolo complementare in termini di attività e know how che intendiamo tutelare e valorizzare in un’ottica di sviluppo della società e del Gruppo”. L’accordo tra le parti, infatti, prevede sia assicurata la continuità aziendale di InRail, la valorizzazione del management, del personale della società e degli attuali rapporti commerciali in essere.

www.lorenzinterterminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzinterterminal.it
www.lorenzinterterminal.it

SODDISFAZIONE DEL SINDACATO UILTRASPORTI

Lavoro "agile" in Atlantia

ROMA – “Nei giorni scorsi abbiamo sottoscritto con la società Atlantia due importanti intese che costituiscono anche un percorso sperimentale e innovativo nelle relazioni industriali”. A dichiararlo sono il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi e il segretario nazionale Marco Verzari in merito agli accordi sottoscritti con Atlantia Spa in materia di lavoro agile e retribuzioni.

“Un accordo individua una possibile gestione del lavoro agile garantendo il rispetto totale dei diritti individuali e collettivi delle lavoratrici e lavoratori coinvolti,

con soluzioni individuate nel rispetto della conciliazione di tempi di vita e di lavoro, della parità di genere e nella massima attenzione ai lavoratori disagiati o con difficoltà

L'altro accordo - hanno proseguito i segretari - probabilmente ancora più spinto nell'innovazione, è volto a garantire, in modo aggiuntivo a tutti i diritti economici, normativi e retributivi sanciti dal CCNL di settore, una retribuzione definita dalle parti equa ed inclusiva finalizzata a riconoscere l'impegno svolto in azienda, mettendo sullo stesso piano tutte le lavoratrici ed i lavoratori a prescindere dal loro

specifico ruolo e inquadramento professionale. Particolare rilevanza in questo quadro di remunerazione aggiuntiva è l'assegnazione di azioni di Atlantia ai propri dipendenti, con l'intento di consolidare condizioni di forte legame tra i lavoratori e la società”.

È ancora più importante - hanno concluso i segretari - che tutto ciò sia avvenuto in un momento grave e difficile per il Paese, poiché rende visibile a tutti che le corrette relazioni sindacali possono rendere concreto il traguardo di un rapporto ed un futuro migliore possibile per tutti.

CNR E BUREAU VERITAS INSIEME IN CHIAVE UE

Accordo quadro sulla ricerca

MILANO – La ricerca, le innovazioni tecnologiche e i nuovi prodotti validati dal CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) disporranno d'ora in avanti di un ulteriore appeal anche a livello internazionale, grazie al contributo che sarà garantito da Bureau Veritas, per quanto attiene la loro ottemperanza alle normative e direttive internazionali, in primis europee, in materia.

È questo uno dei valori aggiunti dell'accordo quadro siglato da CNR e Bureau Veritas, che fissa i caposaldi di una collaborazione estesa dalla ricerca, al trasferimento di tecnologia, alla ricerca applicata e alla realizzazione di prototipi. Già in corso d'opera, le attività del Consiglio Nazionale delle Ricerche, laddove ritenute necessarie, saranno seguite anche da Bureau Veritas per definire la compliance con le norme di riferimento a livello internazio-

nale e quindi il trasferimento di tecnologia, che rappresenta un'importante chiave di lettura dell'attività del Consiglio Nazionale delle Ricerche che potrà giovare di schemi approvati dalla comunità internazionale.

“Per Bureau Veritas Italia - ha sottolineato Diego D'Amato, presidente e amministratore delegato - è motivo di grande orgoglio poter collaborare con il CNR e fornire il nostro contributo fattivo allo sviluppo della ricerca in Italia e alla sua crescita all'interno del perimetro delle normative internazionali e degli schemi di qualità”.

Secondo l'accordo quadro, le due parti sono chiamate a cooperare per l'individuazione e lo sviluppo di un portafoglio di programmi di ricerca, formazione, trasferimento tecnologico e altre iniziative comuni nell'ambito delle tematiche riguardanti la gestione dei sistemi e processi

relativi alla qualità, all'ambiente, alla sicurezza, alla salute e alla responsabilità sociale.

I programmi congiunti e le iniziative poste in essere dalle Parti riguarderanno principalmente: la promozione e il coordinamento di progetti di ricerca, la valorizzazione e divulgazione di conoscenze tecnico-scientifiche, processi di certificazione del personale, studio e identificazione di nuovi requisiti e nuovi metodi di valutazione della qualità di processi e prodotti.

“Questo accordo - ha commentato Eleonora Pagani, direttore Strategic, Technical & Innovation Service Line - valorizza l'impegno e la leadership di Bureau Veritas per l'innovazione, testimoniato dalla recente costituzione di una Service Line dedicata e dalla sinergia e proattività di tanti colleghi all'interno del team Innovation”.

SUL TRASFERIMENTO DEI COSTIERI

“Sì” di Trasportounito al progetto Genova

GENOVA – Luce verde dall'autotrasporto al trasferimento dei depositi di Carmagnani e Superba da Multedo a Sampierdarena, nell'area portuale di Ponte Somalia.

Secondo il coordinatore di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti, “Si tratta di un progetto di visione per il futuro, che consentirà a Genova di consolidare attività strategiche per la città e il porto, consentendo agli operatori dell'autotrasporto di operare finalmente in condizioni di sicurezza, con infrastrutture all'avanguardia e adeguate ai trasporti di merce pericolosa; merce che potrà

contare su un assetto urbanistico nettamente migliorato, grazie in particolare ai nuovi collegamenti del nodo di San Benigno e il transito in quota dei mezzi pesanti da Genova Ovest al nuovo varco in quota di Ponte Etiopia; il che renderà possibile la tanto auspicata separazione dal traffico cittadino e l'utilizzo di strade assolutamente inadeguate, come accaduto in questi anni a Pegli”.

Secondo Tagnochetti i depositi a Pegli, così come i terminal per container vuoti a Borzoli e Bolzaneto, hanno rappresentato le punte dell'iceberg “di una mancata

programmazione urbanistica che ha paradossalmente posto in costante conflitto gli autotrasportatori con i comitati di quartiere”.

“Ora - ha aggiunto il coordinatore di Trasportounito - si volta pagina. Città e porto decidono insieme a vantaggio di cittadini, imprese e operatori”. Queste scelte rendono ancora più urgente la realizzazione di un Autoparco, auspicabilmente nelle aree portuali di Cornigliano, al fine di garantire a veicoli in servizio per la portualità una connessione sicura e funzionale per le soste obbligatorie.

La nuova illuminazione del porto Corigliano Calabro



GIOIA TAURO – L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, ha dato avvio ai lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione e delle torri faro del porto di Corigliano Calabro.

Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi dello scalo portuale con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia Led. Gli interventi interesseranno tutta l'area portuale, con particolare attenzione all'illuminazione posta lungo la banchina pescherecci, i piazzali operativi e le aree retroportuali.

La prima parte dei lavori, appena conclusa, ha interessato la zona dedicata alla banchina pescherecci e all'arteria che collega l'infrastruttura portuale alla sede dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio a Corigliano Rossano.

L'importo complessivo dei lavori è di circa 641 mila euro. L'obiettivo è quello di ridurre i consumi di energia elettrica e di adeguare lo scalo portuale di Corigliano Calabro alle nuove esigenze commerciali, in attuazione anche alle politiche di eco-sostenibilità adottate dall'Ente, nell'ambito delle strategie nazionali a tutela dell'ambiente.

PER PASSEGGERI E MERCI TRE VOLTE ALLA SETTIMANA

Milano-Yantai con China Eastern



MILANO – La compagnia China Eastern Airlines, recentemente indirettamente coinvolta in una maxi-operazione che ha portato alla nascita del conglomerato China Logistics Group, ha annunciato l'avvio di un nuovo volo "passenger-to-cargo" tra Yantai, città cinese della provincia di Shandong, e Malpensa. Il collegamento, su cui è impiegato un Airbus A330, ha debuttato lo scorso

17 dicembre e verrà operato tre volte a settimana. Lo scrive Air Cargo che continua sottolineando che “Non è chiaro però fino a quando il servizio resterà attivo. Secondo quanto riferito alcuni giorni fa da Loadstar, la Caac (l'autorità per l'aviazione civile cinese) avrebbe infatti stabilito di mettere al bando a partire dall'inizio del 2022 i cosiddetti voli freighter, non permettendo

più di caricare merci nelle cabine degli aerei passeggeri. L'unica eccezione consentita riguarderà le spedizioni di materiali sanitari necessari per il contrasto alla pandemia. Al momento non è noto se il volo di China Eastern Airlines sarà dedicato in particolare a questo tipo di operazioni, ma la cosa non si può escludere considerando l'altissima richiesta, in particolare di kit per test covid.



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

<p>SEDE OPERATIVA</p>	<p>REVAMPING GRU</p>	<p>FULL RENTAL</p>	<p>PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24</p>	<p>MANUTENZIONE BANCHINE</p>
------------------------------	-----------------------------	---------------------------	--	-------------------------------------



LA DENUNCIA DEL COMITATO PROMOTORE PER ISTITUIRE LA ZONA PROTETTA

Area Marina del Conero: “niet” al referendum?



ANCONA – “Da più di sei mesi - scrive il comitato promotore dell’Area Marina Protetta del monte Conero - assistiamo al boicottaggio del referendum consultivo sull’Area Marina Protetta Costa del Conero da parte del Comune, nonostante il sindaco, eletto al suo primo mandato con un programma elettorale che includeva la realizzazione dell’AMP, avesse assicurato la sua volontà di far esprimere i cittadini su questa importante occasione di sviluppo sostenibile e di tutela della costa del Conero. “Il 26 luglio scorso - continua la nota - avevamo iniziato un confronto con la “Commissione consiliare per l’ammissibilità

dei referendum comunali”, nella speranza di poter concordare i miglioramenti richiesti dalla stessa commissione al quesito referendario depositato con le firme di 75 cittadini il 17 maggio 2021. Ma le nostre proposte sono state respinte con argomentazioni pretestuose e con suggerimenti di riformulazione del quesito inappropriati, nonché manifestamente incoerenti con i principi di chiarezza, intelligibilità, univocità ed inconfondibilità citati come ineludibili dalla stessa Commissione consiliare”.
Altre audizioni sarebbero solo una perdita di tempo che, tra l’altro, metterebbe a rischio la possibilità di svolgere il referendum nel 2022.

“Abbiamo quindi deciso di non partecipare all’audizione convocata per l’11 gennaio dalla “Commissione consiliare per l’ammissibilità dei referendum comunali” perché sarebbe un’inutile dilazione di tempi che non può sostituire la doverosa emanazione di un provvedimento decisionale sia esso di accoglimento o anche di diniego della nostra istanza.

“Ribadiamo quindi con forza la nostra richiesta alla commissione di una risposta definitiva sulla ammissibilità del quesito referendario “È favorevole all’istituzione dell’Area Marina Protetta Costa del Conero nel tratto di costa del Comune di Ancona che va dal Passetto allo scoglio della Vela, ai sensi delle leggi n. 979 del 1982 e n. 394 del 1991”, proposto in data 17 maggio 2021, essendo trascorso da mesi il termine entro cui, secondo i tempi dettati dallo statuto, la commissione appositamente nominata, si sarebbe dovuta esprimere.

“Nel mondo si parla di agire per ridurre le emissioni climateranti - conclude la nota - e grazie ai finanziamenti del PNRR a favore dell’ambiente ci saranno risorse senza precedenti per l’ampliamento delle Aree Marine Protette e per il restauro degli ecosistemi costieri danneggiati, ma sembra che nella pratica anconetana i cittadini non possano nemmeno esprimere la propria opinione sulla protezione del mare”.

PER LE OPERAZIONI E I SERVIZI PORTUALI DI PALERMO

La OSP aderisce ai principi ESG

Todaro: certifichiamo un impegno che ci renderà ancora più competitivi nel mercato



Nella foto (al centro): Giuseppe Todaro.

PALERMO – Massima attenzione all’ambiente, alle tematiche sociali e alla gestione societaria: la OSP srl (Operazioni e Servizi Portuali) fa un ulteriore balzo verso un futuro sempre più sostenibile e aderisce ai principi ESG. “Oggi per valutare l’affidabilità di un’impresa - spiega Giuseppe Todaro, presidente dell’azienda che si occupa dei servizi generali nei porti del network dell’Autorità della Sicilia Occidentale - non è più sufficiente analizzare solo gli aspetti finanziari. Molti istituti di credito per i loro finanziamenti, ma anche grandi aziende per le loro relazioni, richiedono infatti il rispetto di una serie di politiche legate all’ambiente (Environmental), al sociale (Social) e alla gestione societaria (Governance), tutti aspetti che presto diverranno indispensabili per essere competitivi sul mercato. Noi abbiamo deciso di anticipare i tempi e di aderire ai criteri ESG per dare anche un segnale forte ai nostri partner e stakeholder e alle imprese del territorio”.

Secondo uno studio di Cribis (società leader nei servizi per la gestione del credito commerciale e lo sviluppo del business in Italia

e all’estero), oggi le aziende e i fondi ESG hanno superato del 3% l’indice generale. Ma i principi legati a Environmental, Social e Governance presto rappresenteranno una bussola che orienterà le scelte di sviluppo mondiale, e comporterà, nel breve periodo, l’impegno di ogni impresa verso uno sviluppo sostenibile.

“Da alcuni anni ormai - aggiunge Todaro - anche i consumi sono influenzati dal rispetto di tematiche ambientali, sociali e di governance. Noi nel nostro piccolo abbiamo sempre inseguito questo risultato, adesso siamo in grado anche di certificarlo”.

L’adesione ai criteri ESG non è solo un passaggio formale che consente alle aziende di fare una autovalutazione delle rispettive politiche sociali, ambientali e gestionali, ma è pure un impegno per il futuro, visto che vengono rilevate anche lacune o carenze. Inoltre, il raggiungimento degli obiettivi e una buona valutazione dei singoli criteri diventano automaticamente caratteri distintivi di qualità nel lungo periodo: gli operatori che presentano elevati standard ambientali, sociali e di

governance sono infatti meglio gestiti, più sostenibili e attrezzati per affrontare le crisi. Aspetto, oggi, tutt’altro che secondario.

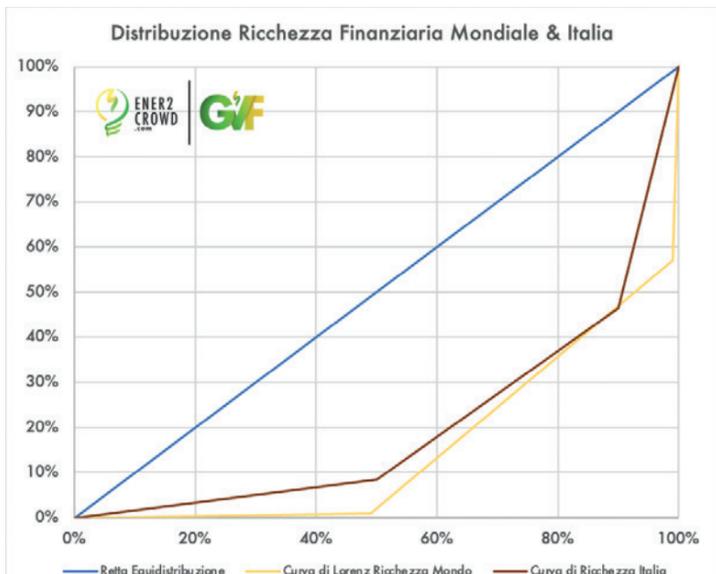
La OSP srl (Operazioni e Servizi Portuali) si occupa dei servizi di terra a Palermo e Termini Imerese e da marzo anche a Trapani. La crescita della società, guidata dal presidente Giuseppe Todaro, ha raggiunto il suo apice alla fine del 2020, con l’aggiudicazione del bando ventennale per la gestione dei servizi di terra pubblicato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Ma a questo risultato si è arrivati grazie al lavoro di un management che è stato in grado di prendere in mano le redini di una azienda in crisi e di portarla, nel giro di pochi anni, a chiudere il bilancio 2019 con un incremento del fatturato del 25% e un aumento della forza lavoro di 20 unità con contratto occasionale.

La grande scommessa portata avanti nel 2020, riguarda inoltre il modo in cui è stata affrontata la crisi legata all’emergenza Covid. In un momento in cui l’economia mondiale si è fermata, la Operazioni e Servizi Portuali è riuscita a diversificare il lavoro e a mettere in sicurezza il fatturato e di conseguenza i livelli occupazionali. Nonostante l’azzeramento delle attività portuali classiche, la società ha saputo cogliere in tempo reale le sfide e le richieste del mercato dedicandosi alle sanificazioni, ai servizi di giardinaggio e anche alla manutenzione in tutta l’Isola.

E in un momento storico in cui migliaia di aziende sono andate in sofferenza e molte altre hanno addirittura chiuso i battenti, non è stato necessario ricorrere alla cassa integrazione.

Bilancio annuale Ener2Crowd: la raccolta più che raddoppiata

La piattaforma supporta le iniziative di finanziamento rigorosamente “green”



possiede il 54% della ricchezza finanziaria è responsabile del 26% delle emissioni di CO²; il 40% della popolazione che possiede il 38% della ricchezza finanziaria è responsabile del 41% delle emissioni di CO²; il 50% della popolazione, possiede l’8,50% della ricchezza finanziaria ed è responsabile del 33% delle emissioni di CO².

In Italia è migliore la situazione che riguarda la disuguaglianza ambientale che è poi strettamente legata alla qualità ecologica dei servizi e dei prodotti oggetto degli scambi economici: mentre nel nostro Paese tale valore è pari a 0,230 nel mondo si attesta a 0,378.

Questo vuol dire che nel nostro Paese la disuguaglianza ambientale ancora non è ai livelli di quella finanziaria, forse in parte per la possibilità, o per la necessità, di vivere una dimensione meno globalizzata e legata magari ad ecosistemi di prossimità.

«Questo vuol dire solo una cosa: non solo le persone più povere sono tali da un punto di vista “monetario”, ma lo sono anche da un punto di vista “ecologico”, potendo accedere a prodotti e servizi dalle qualità ecologiche intrinseche peggiori» spiega Giorgio Mottironi, coo e co-fondatore di Ener2Crowd nonché chief analyst del Green-VestingForum.it, il forum della finanza alternativa verde.

Nei grafici, l’indicatore di impatto ambientale per euro di ricchezza finanziaria è stato normalizzato rispetto alla media nazionale (pari ad 1).

ROMA – (Sharing-Media) Ener2Crowd (www.ener2crowd.com), la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico, è orgogliosa di annunciare i risultati 2021: 3,53 milioni di euro di raccolta che hanno fatto così segnare una crescita del +133% rispetto all’1,67 milioni di euro di raccolta del 2020.

Ed è raddoppiato anche il numero degli iscritti alla piattaforma, passando dai 2.500 iscritti dell’anno precedente agli attuali 5 mila “GreenVestor”.

«I membri della nostra community hanno portato ancora più forza alla nostra lotta per una transizione energetica partecipata, trasparente ed equa, passando da 4.900 a 6.100 euro procapite investiti, dimostrando così come le opportunità sostenibili possano essere un ottimo strumento di risparmio

integrativo» commenta Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore di Ener2Crowd.

Risultati molto importanti per gli impatti in grado di produrre ma anche e soprattutto per l’esempio in grado di dare nell’ottica di una cultura generale che oggi accentra sempre di più nelle mani di pochi e lascia sempre meno ai più.

A tale proposito, Ener2Crowd ha realizzato uno studio molto importante sulla disuguaglianza ambientale ed economica, calcolando l’indice di Gini relativo alla distribuzione delle emissioni di CO² per fascia di ricchezza, nel nostro Paese e nel mondo.

I risultati sono sconcertanti: in Italia, Paese che importa il 20% delle emissioni di CO² legate ai propri consumi (82,3 Mton CO²/anno su 420 Mton CO²/anno totale): il 10% della popolazione che

DA UNO STUDIO DI ENER2CROWD SULLE EMISSIONI NEL MONDO

Inquinamento e carbon budget

ROMA – (ajcom) L’attuale volume di investimenti annui nell’ambito della transizione energetica è pari a 753 miliardi di euro, con una crescita annua del 7% che non è sufficiente ad evitare che il trend di aumento delle emissioni di CO² (+2% annuo) consumi tutto il “carbon budget” rimanente.

«Nel 2021 è come se 4 trilioni di euro fossero stati investiti per aumentare le emissioni di CO², creando un gap di circa 3,2 trilioni con quanto profuso finanziariamente nella transizione energetica» spiega Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore di Ener2Crowd.com, che nel 2020 era stato scelto da Forbes come uno dei 100 talenti del futuro under-30.

«L’analisi ci mostra due aspetti dirimenti di quanto sta accadendo e di quanto potrebbe accadere: il primo riguarda la totale insostenibilità del nostro modello economico, il quale per ripartire ha praticamente dirottato risorse finanziarie in attività ad alta intensità carbonica 5 volte maggiori di quelle destinate alla transizione green; il secondo riguarda le prospettive di evoluzioni del modello, le quali non potranno più essere lineari ma necessariamente esponenziali, con la necessità di domandarci come affrontare l’avvicinarsi di un futuro a “costo marginale zero”, conseguenza inevitabile di una società sostenibile ed equa» sintetizza Giorgio Mottironi.

«I numeri dei vari scenari ci dicono che raggiungere la quota di investimenti necessari per scongiurare una catastrofe climatica è

assolutamente possibile. Parliamo di un investimento massimo annuale pari all’1,15% della ricchezza finanziaria mondiale, una cifra che in realtà potrebbe essere mobilitata anche solo dal nostro Paese se fosse coinvolta la ricchezza privata liquida» mette in evidenza Niccolò Sovico.

Gli scenari confermano almeno in parte le dinamiche finanziarie emerse dagli obiettivi di riduzione delle emissioni COP26, individuando una forbice di investimenti più precisa, compresa tra 3,6 e 4 trilioni di euro all’anno, per un totale variabile tra i 32 ed i 36 trilioni di euro entro il 2030, e - soprattutto - tracciano una strada più progressiva di crescita degli investimenti mondiali collegata ad effetti, in termini di riduzione delle emissioni di CO², altrettanto efficaci nel breve termine e più ambiziosi nel lungo termine, con la concreta possibilità di creare una condizione “carbon negative”.

«Il ruolo del programma di riforestazione “One Trillion Trees” (OTT) è fondamentale perché in termini di benefici ambientali è l’unico in grado di determinare una strada di forte inversione nella crescita della concentrazione di CO² in atmosfera» commenta Giorgio Mottironi.

Oggi ci troviamo intorno alle 420 ppm, un numero pari al doppio delle 180-280 ppm fatte registrare negli ultimi 2,5 milioni di anni, che ci fa fare un balzo indietro di almeno 5 milioni di anni, riportandoci verso la fine del Miocene, quando tale concentrazione era

pari a 500 ppm a causa delle intense attività vulcaniche sulla crosta terrestre.

MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA

LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **KATHERINE**
LIVORNO
18/01/22

mn. **RHODOS**
LIVORNO
25/01/22

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

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



VISTA LA SITUAZIONE EPIDEMIOLOGICA IN ATTO

Transpotec Logitec slitta a maggio



MILANO – Transpotec Logitec, la manifestazione più importante in Italia per autotrasporto e la logistica, si terrà a Fiera Milano dal 5 all'8 maggio 2022. Vista l'attuale situazione epidemiologica e in considerazione delle esigenze del mercato si è deciso di posticipare l'evento, previsto a fine gennaio,

di qualche mese.

Il nuovo contesto primaverile - scrive l'organizzazione -, alla luce delle recenti esperienze, consentirà infatti di svolgere l'appuntamento in un clima di maggiore serenità, favorendo il business, il pieno svolgimento delle attività in esterno e una migliore mobilità internazionale.

Si conferma il progetto, costruito intorno alle grandi sfide che il settore è chiamato ad affrontare nel prossimo futuro: transizione energetica e sostenibilità; digitalizzazione e sicurezza e formazione delle nuove figure professionali. Una proposta articolata che coniuga novità di prodotto, formazione e passione, che sarà arricchita, in particolare, dalle anteprime e dai nuovi mezzi che i numerosi costruttori che hanno confermato la loro presenza porteranno in manifestazione.

Un momento di incontro unico, in cui - sottolinea ancora la nota ufficiale del rinvio - grazie anche al confronto con le istituzioni si potrà costruire il futuro di un settore fondamentale per l'economia dell'intero Paese, che gestisce la mobilità di più dell'80% delle merci.

L'appuntamento con Transpotec Logitec è dunque a Fiera Milano, da giovedì 5 a domenica 8 maggio 2022.

Tutte le informazioni sul progetto sono on line sul sito www.transpotec.com.

da un comitato medico-scientifico costituito per l'occasione, e tiene conto anche di alcune delle richieste più frequenti delle lavoratrici e dei lavoratori stessi» ha dichiarato Piero Lazzeri, al terzo mandato consecutivo come presidente di Sanilog.

«Tale crescita è la conseguenza della maggiore consapevolezza dell'importanza della sanità inte-

grativa quale strumento di tutela a disposizione dei cittadini a supporto del fondamentale operato del sistema sanitario pubblico. Un valore concreto e tangibile resosi ancor più evidente in questo particolare momento di emergenza pandemica» ha concluso De Rose.

Istituito nel 2011 per volontà delle organizzazioni sindacali e di quelle

datoriali, Fondo Sanilog conta oggi circa 210.000 iscritti del settore trasporti, logistica e spedizione (+21% sul 2020), per un totale di oltre 8.000 aziende aderenti (circa +8% sul 2020).

Informazioni più dettagliate sulle condizioni del nuovo Piano Sanitario e sulle modalità di utilizzo delle prestazioni su www.fondosanilog.it.

CON UN AFFOLLATO PRESIDIO DAVANTI AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Assormeggi e balneari a Roma



Siclari, insieme a diversi rappresentanti del suo direttivo, erano a Roma in Via Molise al fianco dei presidenti delle sigle sindacali dei balneari.

«È importante che la politica si renda conto una volta per tutte che le imprese del mare sono la vera eccellenza dei loro territori. Importante a tal proposito - dichiara Enzo Cosenza del direttivo di Assormeggi e concessionario a Piano di Sorrento di uno stabilimento balneare ed un approdo per posti barca - sarà il ruolo delle Regioni, in quanto dovranno spiegare bene ed ancora una volta, l'importanza che rivestono le imprese nei territori costieri in termini economici, di lavoro e di qualità turistica, ha evidenziato Cosenza.

«Noi imprese della piccola nautica, Associate ad Assormeggi Italia - ha detto ancora Siclari - saremo al fianco degli amici balneari in questa assurda battaglia a tutela della nostre imprese poiché, anche se con caratteristiche diverse, le nostre attività unite a quelle dei nostri balneari rappresentano il vero turismo del mare italiano che ovviamente fa gola a tante multinazionali e a tanti falsi imprenditori del settore».

«La piccola nautica, in Italia gestisce ben 100.000 posti barca tra piccoli approdi e punti di ormeggio (fonte ENIT Agenzia del Turismo - Agosto 2021), ed è impensabile che la nostra politica non ne tenga conto» conclude Angelo Siclari.

ROMA – Assormeggi Italia, Associazione Imprese per la nautica da diporto, ha partecipato, insieme alle sigle nazionali ed associazioni di categoria del comparto balneare nazionale, al presidio che si è tenuto a Roma presso il Ministero dello Sviluppo Economico in occasione della riunione avuta con alcuni ministri

del Governo Draghi sul tema delle concessioni demaniali marittime.

Le imprese del mare, balneari e concessionari di approdi e punti di ormeggio sono uniti e condividono un percorso comune, dice Angelo Siclari presidente di Assormeggi Italia, Associazione Nazionale che ha sede in Liguria a Rapallo.

PER DIPENDENTI ISCRITTI NEL SETTORE LOGISTICA, TRASPORTI MERCI E SPEDIZIONI

SANILOG: è attivo nuovo piano sanitario

ROMA – Introduzione di nuove prestazioni per lenti occhiali e a contatto e implantologia dentale, aumento dei massimali tra cui quello del pacchetto maternità e ampliamento della tipologia di esami nell'alta specializzazione.

Sono alcune delle novità più significative del nuovo Piano Sanitario di Sanilog, il fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore

cui si applica il contratto collettivo nazionale del lavoro logistica, trasporto merci e spedizione.

La nuova copertura sanitaria, attiva dal 1° gennaio 2022, consente agli iscritti al Fondo di beneficiare di un'offerta sanitaria più completa e, allo stesso tempo, di affrontare le spese per la propria salute potendo contare su maggiori risorse a disposizione.

Tali importanti risultati sono il

frutto del lavoro di confronto tra gli organi collegiali di Sanilog e UniSalute e Aig-Odontonetwork, le compagnie assicurative che per il fondo erogano rispettivamente le prestazioni sanitarie e assistenziali e quelle odontoiatriche.

«Il nuovo piano sanitario nasce dall'analisi delle specifiche esigenze sanitarie dei dipendenti del settore logistica, trasporto merci e spedizione, emerse da uno studio realizzato

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI
International Freight Forwarders

DCS GROUP
SINCE 1874

ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E. - CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA

SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com

Ferretti investe a Taranto

Grazie alle risorse assegnate dal CIPESS nasce un polo produttivo nautico



Alberto Galassi

FORLÌ – Il Gruppo Ferretti, leader mondiale nella progettazione, costruzione e vendita di yacht a motore e da diporto di lusso, con un portafoglio di otto marchi prestigiosi ed esclusivi, un fatturato pari a oltre 800 milioni di Euro e con circa 1.600 dipendenti, ha espresso soddisfazione per la ratifica del CIPESS delle risorse sia nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo di Taranto

che per l'installazione di un sito produttivo Ferretti Group nelle aree "Ex Belleli".

Dopo la formalizzazione della domanda di accesso al contratto di sviluppo nazionale da parte di Ferretti Tech, interamente controllata da Ferretti spa, la delibera del CIPESS rende ora possibile la realizzazione di un cantiere nautico di oltre 65.500 mq coperti su un'estensione totale dell'area di circa 220.000 mq, in grado di assicurare un impatto occupazionale diretto di oltre 200 addetti oltre alle ricadute positive sull'indotto del territorio.

"Grazie a quanto deliberato ieri dal CIPESS, oggi Ferretti Group può iniziare un percorso di investimenti a Taranto per sviluppare modelli, stampi, una divisione di ingegneria e un centro di ricerca e tecnologia avanzata su materiali quali carbonio e vetroresina - dichiara l'amministratore delegato del Gruppo Ferretti, avvocato Alberto Galassi -. Vogliamo for-

temente essere in Puglia e contribuire al rilancio di un'ampia area industriale attraverso tecnologie e uomini in grado di imprimere una svolta positiva al modo di fare impresa d'eccellenza. La Puglia ha industrie, imprenditoria, una mentalità operosa e noi non vediamo l'ora di fare la nostra parte ed essere attori di un nuovo corso per Taranto e l'intera Regione. Dobbiamo tanto all'impegno della ministra per il Sud e la Coesione Territoriale Mara Carfagna che ha lavorato affinché il procedimento si concludesse positivamente e in tempi rapidi. Grazie anche all'insostituibile apporto del presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e al sostegno del Governo sarà possibile realizzare un centro d'eccellenza che darà lavoro a decine di famiglie e riqualificherà un'area dalle grandissime potenzialità, in una posizione strategica tra i due mari sui quali insistono i nostri cantieri".

SI VIVACIZZA IL MERCATO DELL'USATO DI LUSO

Ferretti 130 "quasi nuovo"



MIAMI – Il broker internazionale Denison Yachting è di questi tempi tra i più attivisti mercato mondiale per la compravendita dei grandi yacht. Nel suo sito inviati sul web presenta in questi giorni alcune offerte molto appetibili, tra le quali un Ferretti 130 del 2006, mai usato se non dall'armatore (specifica: mai charterizzato) e quindi praticamente "mechanically quite young". L'offerta sottolinea che lo yacht è già pronto a navigare e suggerisce di utilizzarlo in particolare nel Mediterraneo dove attualmente si trova. Viene offerto a circa 5,6 milioni di dollari. Se a qualcuno dei nostri lettori può interessare...

ANCORA UNA VITTIMA DI OMICRON

Salta di nuovo "Boot"

MILANO – La notizia della cancellazione del prossimo Boot Düsseldorf 2022 sta rimbalzando nelle ultime ore su diversi media tedeschi. Lo scrive "Barche a motore", la rivista mensile degli appassionati di nautica, che ha controllato e confermato.

"Dopo l'edizione del 2021, prima posticipata e poi cancellata, gli organizzatori del Salone Nautico di Düsseldorf sarebbero stati costretti a dover cancellare anche l'edizione del 2022 per colpa del Coronavirus. Prevista dal 22 al 30 gennaio prossimi, la fiera sarebbe stata cancellata a causa dell'impennata dei contagi dovuti alla variante Omicron del Covid-19. Nelle ultime settimane anche in Germania si è assistito ad un preoccupante aumento del numero di contagi e il governo ha deciso di porre nuove restrizioni. Stando a quanto pubblicato



Nella foto: Una delle precedenti edizioni.

sul portale tedesco floatmagazin.de - aggiunge sempre la rivista - il Ministero della Salute della Renania Settentrionale-Vestfalia avrebbe deciso di adottare nuove restrizioni dovute alla situazione pandemica in peggioramento. L'avanzata della variante Omicron e l'aumento esponenziale dei contagi da Covid-19 hanno costretto la Regione con ca-

pitale Düsseldorf a porre limitazioni stringenti, anche relativamente a fiere ed eventi. In particolare sarebbero stati vietati fino alla fine di gennaio gli eventi pubblici e le grandi fiere con più di 750 visitatori, rendendo di fatto impossibile lo svolgimento del Boot Düsseldorf, capace nelle ultime edizioni di attirare circa 250.000 visitatori.

NELLA 76ª EDIZIONE DELLA REGATA PIÙ DURA DEL MONDO

"Ichi Ban" vince la Sidney-Hobart

HOBART – È stato il 15 metri "Ichi Ban", una delle imbarcazioni meno grandi nella flotta di 88 partita da Sidney il 26 dicembre, a vincere in tempo compensato



Nella foto: Un momento della regata.

la 76ª edizione della regata dalla città australiana alla capitale della Tasmania, Hobart, sul mare più tempestoso del mondo. La barca australiana era condotta da uno dei più sperimentati skipper nazionali, con nel palmares oltre una trentina di partecipazioni da quando aveva soli 17 anni. La regata è sponsorizzata da Rolex.

A conferma delle durissime condizioni incontrate, con venti per oltre venti ore superiori a 40 nodi, ben un terzo della flotta stata costretta al ritiro, per avarie e con qualche naufragio, fortunatamente

senza vittime. Le 630 miglia del percorso, che diventano quasi sempre circa 700 per le necessità del bordeggiamento, implicano un eccezionale apparato di sicurezza da parte della Guardia Costiera sia australiana che della Tasmania. È una prova non solo di capacità nautiche ma anche e specialmente di resistenza umana - dicono i partecipanti - sia fisica che mentale. Da ricordare che in una delle recenti edizioni a vincere fu lo yacht italiano "Alfa Romeo", diventato un'icona per i tanti italiani d'Australia.

Perini, quando il periodo è nero...



LIGURIA NAUTICA

Nella foto (Liguria Nautica): Lo yacht sugli scogli di Stromboli.

VIAREGGIO – Per la Perini nautica, marchio glorioso conosciuto in tutto il mondo il 2021 non è stato propizio. Oltre al fallimento della società, che ha comportato una lunga lotta al ribasso per subentrare

con l'asta più volte andata deserta, c'è stato anche il naufragio dello splendido yacht "Malizia" finito ad agosto contro gli scogli di Stromboli, forse per un guasto ai sistemi di condotta. Non ci sono state vittime

ma il danno è stato ingente: e ha messo in discussione anche l'elevatissimo grado di automazione dei grandi yachts, troppo spesso affidati eccessivamente ai computer invece che all'esperienza dei marinai.

UN INNOVATIVO BREVETTO FOSSIL FREE MARINE

Rifornimento "unmanned" delle barche



STOCOLMA – Fossil Free Marine ha rivelato oggi di aver richiesto la protezione del brevetto e del design per quello che l'azienda caratterizza come un

concetto unico al mondo: una stazione di rifornimento galleggiante senza equipaggio per combustibili sostenibili.

Fossil Free afferma che l'idea è

stata sviluppata nel corso di molti anni e si basa su valutazioni e certificazioni ambientali e di rischio uniche completate da una nota autorità di certificazione mondiale.

La Fossil Free Marine è stata fondata nel 2019 per facilitare la nautica sostenibile su scala globale attraverso soluzioni infrastrutturali che consentono la distribuzione di biocarburanti rinnovabili drop-in in modo finanziariamente sostenibile, sicuro ed ecologico, nonché di compressori marini per una ricarica rapida future barche elettriche.

"La nostra soluzione rivoluzionaria catapultata l'industria marittima nel ventesimo secolo", afferma Karl-Oskar Tjernström, co-fondatore e ceo di Fossil Free Marine. "Incorpora tecnologie precedentemente disponibili solo nelle più avanzate infrastrutture

di distribuzione del carburante a terra".

"Quando verrà ampliato, il nostro innovativo distributore di carburante marino colmerà il divario tra i fornitori di moderni biocarburanti rinnovabili e i diportisti che cercano di ridurre al minimo il loro impatto climatico in modo significativo", ha concluso.

La prima e la seconda unità, che dovrebbero essere prodotte e installate in importanti siti vicino al centro di Stoccolma nel secondo e terzo trimestre del 2022, sono parzialmente sponsorizzate dagli incentivi agli investimenti del governo svedese. Il programma di finanziamento, soprannominato KlimatKlivet ("The Climate Leap"), ha lo scopo di coprire "spese incrementali legate alla fornitura di carburante rinnovabile".

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Canale del Marzocco

smantellato all'inizio di marzo; e che rappresentava - con la parte residua ancora rappresenta - un ostacolo alla manovra delle navi sia in ingresso che in uscita dalla strettoia.

Il bando di gara verrà pubblicato nei prossimi giorni sul Sistema Telematico Acquisti Regionale della Toscana (START).

I lavori, del valore di 1,5 milioni di euro, dovranno essere realizzati in 120 giorni consecutivi e, una volta completati - conclude il comunicato - consentiranno di allargare il volume navigabile del canale, garantendo anche un più sicuro transito delle navi di grossa stazza.

Il dragaggio rappresenta dunque un ulteriore importante passo verso l'obiettivo finale che è previsto con la fine del 2022: il completamento del trasloco di tubi dell'ENI (e accessori) nel microtunnel di recente concluso, con il relativo approfondimento della ex strettoia e con la riprofilatura della ponda Nord in modo da portare la ex strettoia dagli attuali 70 metri di larghezza a circa 120 metri. Come abbiamo scritto and nel nostro ultimo Quaderno monografico, uscito nei giorni scorsi e dedicato al microtunnel, l'obiettivo è barella Darsena Toscana, ai tuoi due terminal container e agli altri terminal e insediamenti del canale, il libero accesso alle grandi navi che sempre più spesso operano nel Mediterraneo. E che ad oggi sono costrette a saltare Livorno o a tentare difficili manovre a metà carico.

La lima dopo la "talpa"

Darsena Toscana: accordo per il quale il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha pazientemente tessuto una tela che al momento però non ha avuto risultati. Ne abbiamo accennato sul numero scorso, auspicando che la Befana ci portasse l'accordo. Così non è stato. Però il presidente Guerrieri ci ha assicurato che si stanno "limando" quei punti del protocollo che ad oggi hanno frenato la conclusione. E che spera di arrivare al risultato positivo entro la fine del mese. Sarebbe il primo vero passo avanti verso quella pace sociale nel porto sulle aree di quella zona che stata definita "una coperta troppo corta". E che lascia indovinare un acuirsi della concorrenza tra grandi e grandissimi gruppi per l'ormai imminente gara sulla Darsena Europa.

Appaltate le dighe

gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa.

Il provvedimento è stato firmato giovedì scorso dal commissario Luciano Guerrieri, dal vice commissario Roberta Macii e dal responsabile tecnico dell'opera, ingegner Enrico Pribaz.

Gli interventi sono stati aggiudicati al raggruppamento temporaneo composto da Società Italiana Dragaggi S.p.A./Fincantieri Infrastruttura Opere Marittime S.p.A./Sales S.p.A./Fincosit S.r.l., per un importo di 377,4 milioni di euro.

Il punteggio complessivo conseguito dal raggruppamento è stato pari a 82,60 punti su 100, con un ribasso unico percentuale sull'importo posto a base di gara del 2,46%.

Il bando di gara, corredato di una documentazione tecnica e contrattuale di particolare complessità elaborata in stretta collaborazione dalla direzione Infrastrutture e dalla direzione Gare e Contratti all'interno della Struttura Commissariale, era stato pubblicato il 7 ottobre scorso.

Per il presidente Guerrieri si tratta di un traguardo fondamentale, raggiunto in tempi brevis-

simi "grazie all'ottimo lavoro di squadra e ad una importante collaborazione istituzionale con le Amministrazioni del territorio tra le quali un ringraziamento particolare deve essere rivolto al presidente della Regione Toscana Eugenio Giani per il supporto, finanziario e non solo, e la partecipazione al raggiungimento dell'obiettivo".

MSC fa shopping anche in Brasile

acquisto per il 67% del capitale di Log-In, ad un prezzo di 4,73 dollari ad azione, cifra che garantirebbe un premio del 67% sul valore del titolo al momento della formulazione dell'offerta.

MSC ha già chiesto l'autorizzazione alle autorità antitrust brasiliane, in attesa della quale ha ora incassato l'ok da parte del board della shipping company carioca, che gestisce un proprio terminal nello stato di Espírito Santo e opera una flotta di 7 navi portacontainer feeder con capacità comprese tra 1.700 e 2.800 TEUs.

Una dotazione modesta, se paragonata alla dimensione della flotta totale di MSC, ma che sarebbe comunque sufficiente - secondo diversi osservatori - per consentire al gruppo della famiglia Aponte di compiere il lungame preannunciato sorpasso sugli storici rivali (ma pure partner nella 2M) di Maersk.

Al momento infatti - secondo la classifica dei "Top 100" di Alphaliner aggiornata al 27 dicembre 2021 - il carrier danese opera una flotta di 2.264.697 TEUs, mentre il competitor elvetico si ferma a 2.260.212 TEUs. Una differenza di 4.485 TEUs. Considerando che la flotta di Log-In ha una capacità totale che supera sicuramente i 10.000 TEUs, una volta concretizzata questa operazione, il "sorpasso" di MSC parrebbe cosa fatta. Al netto ovviamente di ulteriori variabili che potrebbero entrare in gioco nei prossimi mesi: dato l'esiguo valore della differenza tra la capacità delle due flotte, e la disponibilità di spesa di cui in questo momento tutti i top carrier sono dotati, non sono ovviamente da escludere ulteriori sortite di "shipping" da parte dei principali operatori del trasporto marittimo di container.

Ecco Kalypso di Rif Line

da Francesco Isola.

La flotta di Kalypso è al momento composta da 3 navi, alle quali se ne aggiungerà presto una quarta. Saranno due le navi, entrambe con una capienza di 1800/2000 TEUs, che collegheranno i porti italiani di Civitavecchia e Salerno con i porti di Taicang e Da Chan Bayin Cina; Songa Cheetah e Cape Flores, entrambe navi cargo da 1.200 TEUs, collegheranno, invece, il versante adriatico italiano, e nello specifico Ravenna, con Chattogram in Bangladesh.

Un progetto ambizioso, in cui Rif Line ha già investito oltre 25 milioni di dollari, e si prepara ad investire altrettanti per il 2022, che conferma la volontà di crescere e garantire un servizio qualitativamente sempre migliore. Kalypso avrà sede a Genova ed un Capitale iniziale di 10 milioni di euro.

La nuova compagnia potrà contare su una flotta di navi moderne, come la Green Ocean, l'ultimo ingresso in flotta, preparandosi a fare un salto di qualità, con la garanzia di una maggior stabilità per un servizio che la società vuole espandere, consolidando ulteriormente il suo posizionamento nel panorama della logistica mondiale.

"Rispetto alle tradizionali compagnie di navigazione, Kalypso nasce con l'obiettivo di fornire quelli che potremmo definire "servizi espressi" alla propria clientela, con transit time ridotti in cui non sono previsti trasbordi o tappe intermedie - Commenta Francesco Isola, ceo di Rif Line -. Per i prossimi mesi abbiamo in programma di rafforzare il nostro servizio, aumentando il numero delle navi della nostra flotta, introducendo nuovi scali e aumentando i TEUs di merce trasportata ad ogni viaggio".

Portacontainer, cercasi

abilità negli arrivi aveva iniziato a precipitare già nel luglio del 2020. Più confortante è invece il dato relativo al ritardo medio delle portacontainer il cui arrivo risulta posticipato, che a novembre è sceso a su 6,93 giorni (contro i 7,34 di ottobre e i 7,27 di settembre).

La classifica delle compagnie più puntuali non registra grandi cambiamenti. Maersk risulta ancora il vettore più spesso in orario (in media nel 46,3% dei casi), seguito dalla controllata Hamburg Süd (con il 40,4%). Al terzo posto si colloca MSC (con circa il 31%), che migliora le sue prestazioni, mentre per trovare le compagnie nelle posizioni successive bisogna passare alla fascia di puntualità compresa tra il 20 e il 30% dei casi.

Nell'ordine Hapag Lloyd, Zim e Cma Cgm ottengono punteggi intorno al 28%, seguite a distanza da Cosco, One e Hmm, le cui portacontainer sono arrivate "in orario" in circa il 20% dei casi. La lista prosegue con Pil, Oocl, Yang Ming, Wan Hai ed Evergreen. La compagnia taiwanese registra arrivi puntuali solo nell'11,8% dei casi, anche per le difficoltà dei porti che serve.

Per Livorno la sfera

tosi (uno dei massimi esperti nel settore dell'economia marittima di recente nominato presidente del gruppo di lavoro "Shipping Finance" dell'ECISA) ha elaborato sulla situazione italiana: con qualche "sculacciata" allo scarso coordinamento dei troppi progetti dei porti italiani anche nelle infrastrutture. Per la parte livornese, mi aspetto repliche o puntualizzazioni, anche se sono consapevole della ritrosia degli operatori a intervenire per scritto. Una cosa però credo sia chiara: la Darsena Europa è diventata in ogni caso indispensabile al porto livornese perché servirà a liberare, prima possibile, tutte le aree della Darsena Toscana, nelle quali finalmente dare spazio ai ro/ro e a nuovi insediamenti produttivi. Non vanno sottovalutati i piani di Enel e probabilmente di ENI sull'utilizzo delle loro vaste aree che si affacciano sul canale industriale. Che MSC si sia saldamente insediata da Lorenzini e spinga per avere più respiro non è certo per accontentarsi di quei metri quadri dell'ex terminal ferrovie sui quali ci si sta attualmente scannando malgrado il triplo quanto di velluto di Luciano Guerrieri.

Ci si scanna sulle aree portuali, ma sembra si stia ancora una volta sottovalutando il problema dei collegamenti via terra. Navi e merci oggi sono condizionati dalle banchine e dalle aree, ma specialmente dalla velocità con cui le merci affluiscono e defluiscono sui mercati, che nessun porto delle nostre dimensioni può accontentarsi siano quelli di casa. Livorno sta facendo passi importanti attraverso l'interporto/retroporto Vespucci, ma se non avrà prima possibile i raccordi ferroviari veloci con la rete del Nord - la tanto sospirata direttrice della Vada-Collesalveti-Pisa, con possibile rivelazione anche della costiera da Genova e La Spezia fino a Civitavecchia - per poter operare con i treni da 750 metri, ogni sforzo per potenziare il mare e il porto varrà assai poco. E il sistema del ferro continua ad essere - mi dice la Sibilla - ancora troppo in ritardo. Esattamente com'è in ritardo la soluzione del nostro "ultimo miglio" sia del ferro che della gomma. Non dimenticando che siamo un porto "multipurpose" e dobbiamo fare tutto il possibile per rimanerli.

Mifara' particolarmente piacere se qualcuno volesse replicare. E magari darmi dell'asino, correggendo queste non particolarmente positive analisi. A inizio dell'anno possono rompere le balte, ma credo sia il pessimismo della ragione. Ancora auguri.

Grimaldi top "Marebonus"

guardano il periodo di incentivazione compreso tra il 13 dicembre 2019 e il 12 dicembre 2020, ovvero la terza annualità di regime del Marebonus.

In cima alla lista si ritrova ancora il gruppo partenopeo Grimaldi, che tramite la sua Grimaldi Euromed Spa per il 2021 si è aggiudicato oltre la metà dei finanziamenti (quelli assegnati sono stati esattamente pari a 44.701.605,32 euro).

Precisamente alla società, che l'anno scorso aveva ottenuto un supporto di circa 17 milioni di euro, andranno per il 2021 circa 27.311 milioni (in sostanza, si è aggiudicata circa 10 dei 15 milioni 'aggiuntivi'). Seguono nella lista ancora GNV, che otterrà 8,154 milioni (contro 5,3 dello scorso anno) e Tirrenia-Cin, cui andrà un incentivo di 4.984 milioni, cifra in valore assoluto in linea con quella del 2020 (4.728 milioni). L'elenco è completato anche questa volta da Anek-Superfast, joint venture tra le due compagnie elleniche che offre congiuntamente servizi tra i porti adriatici e la Grecia, con 2,9 milioni, e da Cartour, compagnia del gruppo Caronte & Tourist che opera sulla linea Messina-Salerno, con circa 1.349 milioni di euro.

ALL'INTERNO

Bando servizi ferroviari in darsena commerciale.	a pag. 2
d'Amico, rifinanziato il debito.	a pag. 2
Gorgona recupera acque reflue.	a pag. 2
Tarros, anteprima sui progetti.	a pag. 2
Incaglio della "CDRY Blue": accusa di disastro colposo.	a pag. 3
Istituto Sportello Unico per Tirreno Meridionale e Ionio.	a pag. 3
L'Anas e l'accesso a Gioia Tauro.	a pag. 3
Crescita di Autobrennero nel ferro.	a pag. 3
Lavoro "agile" in Atlantia.	a pag. 4
Accordo quadro sulla ricerca.	a pag. 4
"Si" di Trasportounito al progetto Genova.	a pag. 4
La nuova illuminazione del porto Corigliano Calabro.	a pag. 4
Milano-Yantai con China Eastern.	a pag. 4
Area Marina del Conero: "niet" al referendum?	a pag. 5
Bilancio annuale Ener2Crowd: la raccolta più che raddoppiata.	a pag. 5
La OSP aderisce ai principi ESG.	a pag. 5
Inquinamento e carbon budget.	a pag. 5
Transpotec Logitech slitta a maggio.	a pag. 6
SANILOG: è attivo nuovo piano sanitario.	a pag. 6
Assorreggi e balneari a Roma.	a pag. 6
Ferretti investe a Taranto.	a pag. 7
Perini, quando il periodo è nero...	a pag. 7
Rifornimento "unmanned" delle barche.	a pag. 7
Ferretti 130 "quasi nuovo".	a pag. 7
Salta di nuovo "Boot".	a pag. 7
"Ichi Ban" vince la Sidney-Hobart.	a pag. 7
Trasporto aereo, è in crisi.	a pag. 8
Il lettore che ruzza sulla foto di Babba Natale.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "Passato presente futuro"	
Autorità Portuale del Tirreno Setentrionale.	a pag. 9
Un romanzo della tragedia del Giglio.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "La memoria del mare"	
di Giacomo Giovinazzo.	a pag. 9

APPELLO URGENTE DELLA FIT-CISL AL GOVERNO

Trasporto aereo, è in crisi

ROMA - "Con l'impennata dei contagi degli ultimi giorni continua la crisi del trasporto aereo in Italia e nel mondo: è necessario uno scatto in avanti". È quanto dichiara Salvatore Pellicchia, segretario generale della Fit-Cisl, che prosegue: "Parliamo di migliaia di posti di lavoro a rischio a causa del perdurare della pandemia, ma anche di problemi pregressi che si trascinavano da troppo tempo. Ultimamente come sindacato seguiamo tra gli altri casi quello di Air Italy, i cui vertici si rifiutano addirittura di confrontarsi in sede istituzionale e si avviano a fare 1.322 licenziamenti.

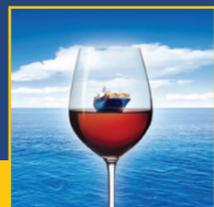
Una storia altamente emblematica che rivela come tanti, nel trasporto aereo, ritenendo di poterselo permettere, continuano a fare quello che vogliono".

"Come chiediamo da tempo - spiega Pellicchia - è urgente pensare alla costituzione di un collocamento del trasporto aereo, atteso che le lavoratrici e i lavoratori del settore sono in possesso di abilitazioni e certificazioni che vanno aggiornate per poter lavorare: sono professionalità da valorizzare assolutamente, in vista della ripresa del comparto che certamente arriverà. Se non si inter-

viene ora si rischia di consentire che il trasporto aereo italiano venga raso al suolo e diventi terra di conquista per aziende straniere con alle spalle sistemi forti che le sostengono. È altrettanto urgente - conclude il segretario generale della Fit-Cisl - che il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili attivi, come già fatto in passato per il trasporto pubblico locale, una commissione per il riordino del sistema del trasporto aereo in quanto vanno corrette, al più presto, tutte le criticità che non consentono alle aziende italiane di crescere".



Vintage 2021: the "wine cellar" is ready



Il vostro partner logistico di fiducia.

Sempre più globale...

www.ggori.com



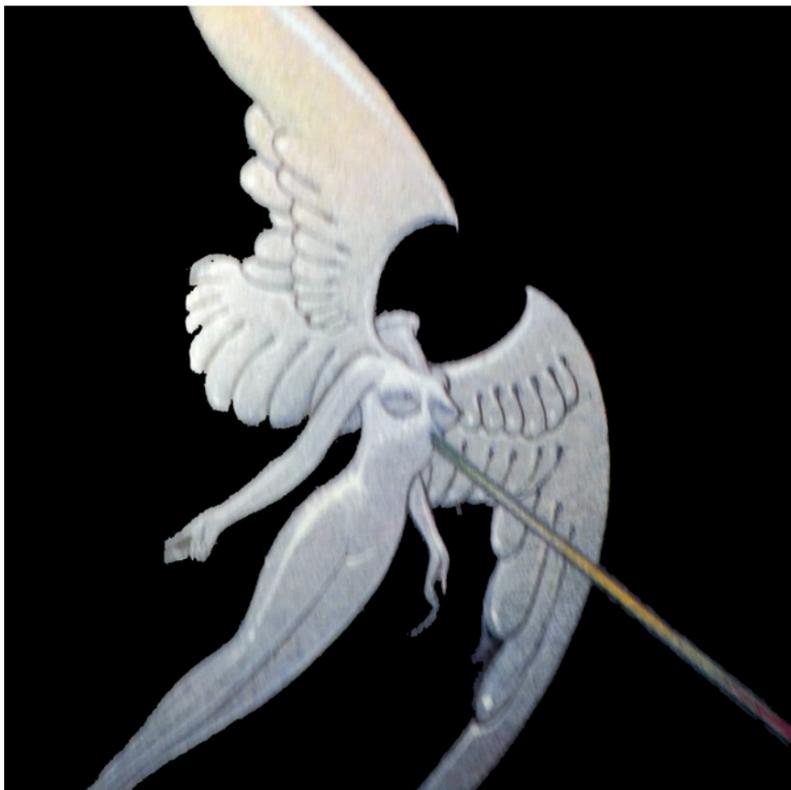
Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

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

Il lettore che ruzza sulla foto di Babba Natale



Da un lettore che si firma Giuseppe Ruzzin (strano cognome alla toscana, sembra quasi che voglia divertirsi alle nostre spalle...) una nota telegrafica riferita alla nostra "Babba" Natale del numero pre-natalizio:

"Bella foto per le lettrici, no?"

*

Signor Ruzzin (?) crediamo davvero che la foto sia bella e divertente non solo per i lettori ma anche per le lettrici intelligenti. Perché la sorridente bellezza della nostra "Babba" è un omaggio a tutte le donne e alla loro magia di farci stare bene quando da soli non ne saremmo capaci.



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

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

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

A.F.

Un romanzo della tragedia del Giglio



Dall'ufficio pubbliche relazioni della Guardia Costiera ci arriva la seguente segnalazione:

Ti chiediamo di segnare in agenda che il prossimo 12 gennaio, alle ore 11 presso il Museo delle Navi romane di Fiumicino (Parco archeologico di Ostia antica), avrà luogo la presentazione del libro "Sotto le stelle del Giglio", la quinta pubblicazione della collana di libri "Storie di mare", edita da Allround in collaborazione con questo Comando Generale, che racconta - in chiave romanzata - esattamente a 10 anni di distanza, il naufragio della Costa Concordia.

*

Abbiamo voluto girare la segnalazione a tutti i nostri lettori perché il naufragio della grande nave da crociera sugli scogli davanti all'isola del Giglio è stato non solo una tragedia della marineria, ma anche una generosa gara di soccorso e di assistenza a centinaia di persone da parte sia delle istituzioni - Capitaneria di Porto, Guardia Costiera, Finanza, rimorchiatori etc - ma anche e specialmente dalla popolazione dell'isola. Dove ai naufraghi sono state spalancate le porte delle case, forniti i propri vestiti, aperti i collegamenti web, usate le ferie l corpo e all'anima. Con un lungo seguito di cui poco si è parlato, quello della "ripulitura" dei fondali da migliaia di relitti della nave, per alcuni aspetti ancora in atto. Il decennale della tragedia sarà ricordato anche con una serie di cerimonie di cui daremo notizia.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Autorità Portuale del Tirreno Settentrionale
"Passato presente futuro"
Editore Pacini-Pisa
(Euro 14)



Un tomo importante, di ben 258 pagine a colori, con traduzione pagina per pagina anche in inglese. L'AdSP livornese ha deciso di farsi editrice con la collana "Porti e dintorni" attraverso la quale, come scritto nel risvolto di copertina, "coordinare e presentare in un'unica veste editoriale opere, documenti e produzioni di varia natura: tesi di laurea, progetti, ricerche, riedizioni di storici lavori monografici ed altro." Il tutto relativo alla portualità. Curati da Olimpia Vaccari del Centro Studi Tangheroni di Pisa, i testi sono svolti dai dirigenti dei vari servizi dell'AdSP con due corpose introduzioni del presidente Luciano Guerrieri del segretario generale Matteo Paroli.

Tre epoche - passato, presente, futuro - con illustrazioni colori, alcune delle quali (specialmente nella documentazione del passato) la nascita dei porti di Livorno e Piombino) rare o addirittura sconosciute ai più. La parte storica ripescava notizie fin dalle prime fondamenta del villaggio Livorno, riconoscendo tra l'altro la maggiore anzianità dei siti della fascia Sud di Piombino e dell'Elba (che era la miniera del ferro fin prima che Roma stessa nascesse). Nella parte del presente sono elencate con estrema cura tutte le deliberazioni realizzate, in fase di realizzazione e in discussione per il varo. Infine c'è la parte del futuro, con il quale si portano avanti sia i dettagli del piano di investimenti 2021-2025, sia in particolare dettagli relativi alla trasformazione digitale, alla cultura (con il preannuncio di una biblioteca tematica in Fortezza Vecchia) e specialmente alla transizione ecologica, tema quest'ultimo particolarmente caro al presidente Guerrieri, che già fu precursore di alcune iniziative in questa direzione quando ancora dirigeva il solo porto di Piombino. In sostanza, c'è molto da leggere: e anche molto da meditare, in tempi nei quali spesso programmi e progetti sono accompagnati da dubbi e scetticismi figli della mancanza di informazioni dettagliate.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"La memoria del mare"
Di Giacomo Giovinazzo
Europa Edizioni-Roma
(Euro 13,90)



C'è subito da fare una premessa: questo è un racconto, scritto in prima persona, da un giovane studioso che si diletta anche dall'essere giornalista (beato lui che se ne diletta...) ma che ha vinto importanti riconoscimenti dall'istituto italiano di studi filosofici e dal premio nazionale di poesia con "Ascoltando i silenzi del mare". Curriculum professionale già più che prestigioso per uno scrittore che non ha ancora trent'anni, e che ha il mare come costante riferimento del suo lavoro ma anche e specialmente dei suoi sentimenti. La storia che "Blu" - il protagonista - ci racconta in prima persona è infatti una storia dove il vero protagonista è il mare: dell'isola d'Elba, dei traghetti, di Livorno fino alla scoperta del Cisternone, ma anche e specialmente della memoria custodita dalle onde e sotto le onde. S'intrecciano nella storia il potere speciale di

"sentire il tempo", le lezioni del vecchio pittore Uliano, l'arte della pittura, ma anche e specialmente il grecale che "fa cantare le persiane" e ripulisce la mente da tutto quello che non è essenziale. Un bel libro insomma, dove la poesia s'incrocia con la semiotica; e dove il prodigio di un quadro parlante lascia in tutti noi lettori l'ultimo dono del maestro Uliano, vi lascio questo mare.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Con la Befana un container

scono bene anche come esperto di Confitarma - valgono la pena di qualche meditazione. Lui ci ha premesso che si tratta di "considerazioni a mano libera". Più che altro, a spirito libero: piuttosto raro di questi tempi. (A.F.)

MILANO - Approfitto di una pausa di lavoro (Natalizia) per alcune considerazioni che ho definito "a mano libera"; titolo non casuale visto che spesso mi diletto a valorizzare l'unico asset che possiedo; cioè l'indipendenza e la libertà di pensiero. In particolare parto da alcune considerazioni generali per poi analizzare alcuni casi concreti che potrei definire "fatti di cronaca" attuale; ed infine sviluppare alcune considerazioni, con l'altrettanta certezza che, in quanto scomode, non faranno che alimentare le fila dei detrattori e delle persone che non mi sopportano. Mi rifaccio alle dinamiche temporali (potrei dire decadali) evidenziate dal Direttore in un suo recente pezzo in cui metteva in luce l'incertezza dei tempi con riferimento al progetto "Darsena Europa" che va ad affiancarsi ai tanti altri progetti che fanno di ogni porto "l'ombelico del Mondo" per ogni Presidente di AdSP. Se vogliamo limitarci all'arco dell'Alto Tirreno potremmo parlare essenzialmente oltre suddetto progetto che va a sommarsi alla "Diga" di Sampierdarena per un investimento globale di circa 2 bn., anche, sempre rimanendo in ambito container, al Nuovo assetto dell'ambito Spezzino, alla ormai famigerata Darsena di Levante di Napoli in cui sono "immobilizzati" 300 mil. dei cittadini Italiani da oltre 10 anni, passando per Ravenna con il "Progetto Hub" che prevede anche il riassetto dell'area container e chiudendo con Trieste che attende da circa 12 anni l'espansione (a carico dei privati) del Molo VII ed

ha visto sostanziali investimenti pubblici nel progetto PLT che, al momento, ha reso beneficiari solo i pur bravi e stimati privati che hanno ceduto ai Tedeschi di HHLA una quota significativa del capitale (presumo con plusvalenza).

Mi limito a rileggere in combinato il documento originario del PEF della Darsena Europa e la ACB della Diga per verificare un primo dato: in tempi relativamente brevi (prescindo dal momento "0"), diciamo in un arco-piano di 6/8 anni è previsto un complessivo incremento di traffico (tra le due opere) di circa 3,4 mil. di TEUs. Entrambi i progetti hanno in comune un cosmico aumento della catchment area oltre ad una crescita organica degna di un Paese emergente, ma soprattutto la "cattura" del traffico attualmente di dominio dei porti del Northern Range ed addirittura della direttrice Est Europea, quella che oggi guarderebbe a Trieste se non a Koper.

Dal punto di vista finanziario, limitandomi alla Darsena Europa, mi sono diletto in un calcolo finanziario. Partendo dal piano predisposto dagli advisors vedo che è previsto un investimento di Equity da parte dei privati di circa 125 mil. e, quindi considerando un benchmark con una marginalità netta del 10% ed una redditività del capitale del 10% (in linea con gli investimenti infrastrutturali), data una tariffa di 110 € per TEUs (assolutamente alta per il benchmark dei Terminal gateway Italiani che si attesta tra i 70 ed 80 €), il Valore Attuale Netto su un arco di circa 50 anni è negativo per circa 35 mil. E, se assumiamo le tariffe suddette tariffe di mercato, tale valore negativo si allarga a circa 60/70 mil. €. In pratica, tale progetto non sarebbe conveniente per il privato e raggiungerebbe l'equilibrio solo a due condizioni: 1) Un aumento della contribuzione pubblica; 2) Un incremento delle tariffe a circa 145/TEUs, livello assolutamente ingiustificabile e che porrebbe subito fuori-mercato l'iniziativa.

Ciò farebbe supporre che noi Italiani non sappiamo fare i conti, eppure siamo il Paese in cui è stata inventata la ragioneria e con abili Statistici e Matematici. In effetti, la verità va cercata altrove; ovvero nel senso di autocelebrazione ed autoreferenzialità che caratterizza i politici e, di conseguenza, i gestori operativi dell'infrastruttura (i Presidenti delle AdSP) che molto spesso, seppur abili e capaci, dipendono dai primi quali loro principes e "danti causa".

Ovviamente dobbiamo pensare che i 3,4 mil. di traffico aggiuntivo sono una frazione di una crescita ancor maggiore se si aggiungono altri 3,5 mil. di TEUs che rappresentano l'incremento derivante dagli altri progetti citati in precedenza; il tutto per un totale incremento di circa 7 mil. di TEUs nei prossimi 10 anni. Mi auguro che ciò avvenga e di poterlo vedere; ne sarei contento in quanto dei circa 3 bn. Di capitali pubblici ci sono anche alcuni spiccioli miei quale contribuente.

Appare evidente il mio naturale scetticismo tecnico per la superficialità con cui vengono pianificati ed attuati tali progetti (il tempo in finanza è danaro ma in politica è un'opportunità straordinaria per raccontare che le cose si "faranno" e guadagnare voti e consensi). Ma ci sarebbe un modo per far sì che il capitale venga ottimizzato e non pervaso da interessi di parte e politici? A mio avviso sì, e vado a dettagliare un principio più volte esposto dal sottoscritto, anche provocatoriamente. L'occasione mi è data dal recente dibattito in cui, all'improvviso, molti hanno scoperto che il modello migliore di governance della AdSP sarebbe la SpA. Strano, quando ben 5 anni fa io ed il Prof. Parola parlammo di un modello del genere fummo (ma potrei dire fui) messi al pubblico ludibrio, quasi avessimo pronunciato una frase eretica; peggio ancora capitò quando lo scorso anno mi cimentai in un'analisi e valutazione dei bilanci delle AdSP e delle relative performance; anzi andai oltre

dicendo che se si decidesse non solo di trasformare la natura giuridica, ma di privatizzare le AdSP il loro valore cumulato supererebbe i 4 bn. In partenza.

È ovvio che il modello SpA sarebbe molto consono a suffragare una libertà operativa ed una maggiore flessibilità, ma a mio avviso questo sarebbe molto pericoloso in un contesto in cui il principale stakeholder rimane la politica con i suoi interessi che sono ben lungi dall'uso efficiente del capitale e che renderebbe i Presidenti dei puri killer nelle mani della politica che, soprattutto in Italia, non ha dato prova di avere competenza in materia di logistica, ma solo di farsi tirare per la manica dal singolo (o singoli) operatore a tutela dei propri interessi "portuali". Ciò a maggior ragione se si immagina che il potenziale "Amministratore Delegato" (gli attuali Presidenti delle AdSP) avrebbe un mandato manageriale dipendente da risultati "politici" e non economici o di ritorno sul Capitale Investito.

Ho più volte citato l'esempio di PPA (Piraeus Port Authority) che, al di là dell'ignoranza dei detrattori Italiani che parlano di vendita del "gioiello di famiglia", è stato un successo ineguagliabile e che ho avuto modo di seguire a partire dal 2004 direttamente. Ricordo, infatti, che la prima fase della privatizzazione non avvenne con una vendita, bensì attraverso una OPVS (Offerta Pubblica di Vendita e Sottoscrizione) con la quotazione in Borsa e la creazione del flottante pari al 30% del capitale. Solo successivamente è avvenuta l'OPA da parte di COSCO con un'offerta irripiutabile (circa 18 volte il Margine Operativo Lordo).

E cosa dire della brillante esperienza avutasi in Italia con la Privatizzazione parziale degli aeroporti avvenuta con lo stesso schema?

Ed allora, perché non provare a seguire questa strada anche per i Porti? Come correttamente affermato da Gian Enzo Duci qualche settimana fa "non tutte le AdSP sono uguali" e, pertanto, perché non sperimentare, per quelle AdSP maggiormente strategiche un modello basato sulla SpA quotata in cui una quota del capitale (ad es. il 40%) viene posta sul mercato? Ciò renderebbe la gestione flessibile,

efficiente, slegata in gran parte dai trasferimenti Statali, capace di attrarre un management di valore e, perché no, con l'auspicabile prospettiva di una crescita anche per acquisizioni in altri Paesi così come suggerito recentemente dal Dott. Minenna in un suo recente articolo. In tal caso il mercato avrebbe la funzione di regolare ed impedire le invasioni di campo della politica.

Per concludere cito un'esperienza diretta e che comprova la delirante intercessione della politica in ambito logistico-portuale; ovvero il dibattito che si è acceso sulla delocalizzazione delle attività di sbarco dei prodotti infiammabili da Multedo a Sampierdarena che è stata disposta con un atto più o meno unilaterale da Sindaco e Presidente dell'AdSP. Molti esponenti della critica e della stampa si sono correttamente soffermati sull'elemento di rischiosità che rende tale trasferimento più o meno fattibile e logico; ma al di là di ciò nessuno si è soffermato sul piano d'impresa del proponente il quale nel richiedere un contributo pubblico di 30 mil. inserisce nel suddetto piano la costruzione di 30 mila mc di cisterne in acciaio inox tipicamente adibite ai prodotti edibili ed alimentari ma non certo (o non solo) agli infiammabili. In sintesi, il proponente cela, dietro la motivazione di trasferire un'attività pericolosa da Multedo a Ponte Somalia, la volontà di "farsi costruire a spese della collettività" un terminal per fare attività in palese competizione con altri soggetti già presenti e che non godono di contribuzione pubblica e che, anzi, più volte hanno manifestato l'esigenza (non ultimo con la recente istanza) di voler sviluppare i suddetti traffici di prodotti edibili con investimenti autonomi. A mio avviso, fatta salva la mia personale stima per il Sindaco e per il Presidente dell'AdSP, questo è il tipico esempio in cui si antepone l'interesse politico all'efficienza del capitale (pubblico). Aggiungo che, avendo assegnato una concessione ultratrentennale al terminalista del sito eventualmente alternativo, l'AdSP si trova in una trappola micidiale, stretto tra interessi politici e di parte di alcuni terminalisti.

L'unico auspicio in sintesi è che il 2022 porti un sereno dibattito su

questi temi scevro da polemiche, personalismi e narcisismo associativo. Sarei davvero ben felice di ricredermi attraverso una discussione pubblica serena e costruttiva. Buon anno a tutti i lettori.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica





Labromare



DIVISIONE TERRESTRE



DIVISIONE MARITTIMA



TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE



TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443




www.labromare.it



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

