



CON UNA NOTA AL GOVERNO DA CONFINDUSTRIA, CONFETRA, ASSITERMINAL E ASSOLOGISTICA

IN AGGIUNTA A QUELLI GIÀ OPERATIVI CON ALTRI INTERPORTI DEL CENTRO ITALIA

**A Trieste  
quadrimestre  
in crescita**

## Crociere, urgente un sostegno al comparto

Con il blocco per la pandemia si sono perse entrate per circa un miliardo di euro all'anno - I terminal passeggeri in profonda crisi fino al 2022

ROMA - Tanti "sostegni", qualche volta a pioggia, nel decreto DL-bis in fase di varo: ma per il settore delle crociere, che è stato per anni un forte supporto all'economia dei porti e delle città d'arte, perché non c'è niente?

Se lo chiedono Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica, che hanno firmato la seguente nota urgente per il governo.

"Nel 2019 i passeggeri ed i crocieristi in Italia, prima destinazione per le crociere nel Mediterraneo, erano stati quasi 12 milioni, che hanno viaggiato su oltre 150 navi e hanno attraccato 4.850 volte in 39 porti e città crocieristiche. Nel 2020 questo settore si è completamente bloccato e nel 2021 non è ancora ripartito, con previsioni che rinviano ormai al 2022 la ripresa. Una perdita di 925 milioni di euro l'anno comprendente i fatturati di tutte le imprese terminalistiche che gestiscono terminal, stazioni marittime e servizi accessori e che negli ultimi anni avevano investito 460

(segue in ultima pagina)



Photo credit Eusebio Saenz de Santamaria

UNA RICHIESTA DALLE ISOLE MINORI ITALIANE

## Traghetti, abolire limiti

L'attuale riduzione del 50% dei posti non può rimanere con le esigenze del turismo



ROMA - Per il turismo non esiste una ripresa che viaggi al 50%. Questo il messaggio che Ancim, l'associazione che rappresenta i 35 Comuni (segue in ultima pagina)



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

LIVORNO - La Giornata Mondiale dell'Ambiente 2021, che si celebra oggi, sabato 5 giugno, ha anche come tema il "Ripristino degli Ecosistemi" e l'obiettivo di prevenire, fermare e invertire i danni inflitti agli

A.F.

(segue in ultima pagina)

A METÀ OTTOBRE A VENEZIA PER LA RIPARTENZA

## Federagenti in assemblea

Si punta anche al ricompattamento della categoria

VENEZIA - La Federazione italiana agenti e raccomandati marittimi, Federagenti, "segna il territorio" del cluster marittimo fissando per il 15 ottobre prossimo, a Venezia, l'assemblea generale annuale di categoria "in presenza".

La decisione è stata assunta dal consiglio direttivo, presieduto da Alessandro Santi, da circa sei mesi al timone della Federazione. L'Assemblea 2021 assume quindi - dice una nota ufficiale - un significato del tutto particolare; è il general meeting della ripartenza per una categoria che, pur fra mille difficoltà, non ha frenato il suo processo di diversificazione professionale e di business creation. Diventato carat-

(segue in ultima pagina)

**IL SOMMARIO  
DEGLI ARTICOLI  
INTERNI DI OGGI È  
\* (A PAGINA 10)**

**Circle SpA  
all'Integrae  
Investor Day**

GENOVA - Circle S.p.A., società a capo dell'omonimo gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, rende noto che martedì 8 giugno alle ore 11 parteciperà all'Integrae Sim Investor Day, il roadshow virtuale organizzato da Integrae SIM.

Luca Abatello, presidente (segue in ultima pagina)

SULLA NAPOLI-CAGLIARI-PALERMO

## Nuovo ro-pax Grimaldi

La M/N Corfù in servizio sul collegamento



NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi potenzia i collegamenti da e per le isole maggiori e sbarca finalmente "a casa". La compagnia partenopea avviato lunedì scorso il servizio ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo, essendosi aggiudicata la relativa gara del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per i servizi in continuità territoriale.

La motonave impiegata è il traghetto ro/pax Corfù che può (segue a pagina 8)

**Piombino?  
Ancora  
allo studio**

NAPOLI - A seguito ai recenti annunci sul lancio di A.F. (segue a pagina 8)

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.**



# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

## MEDITERRANEAN



## SHIPPING COMPANY

GINEVRA

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA												
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b>				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW123A	13-6	Vedi	11-6	Vedi	15-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC NURIA</b>	MW124A	20-6	Serv.	18-6	Serv.	22-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC CARMEN</b>	MW125A	27-6	9	25-6	3	29-6	18	11	18	18	18	18		
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.	SP	GIT	AN								
	<b>MSC SARA ELENA</b>	MC122A	7-6	8-6	4-6					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC GISELLE</b>	MC123A	14-6	15-6	11-6					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC SHUBA B</b>	MC124A	21-6	22-6	18-6					18	18	18	18		
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
	<b>APL SAVANNAH</b>	ONNABE	17-6	19-6				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>MSC SINDY</b>	MA123A	24-6	26-6				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>APL PHOENIX</b>	ONNAHE	1-7	3-7				18	(via SP)	18	18	18			
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY123R					15-6								
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY124R					22-6								
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY124R					29-6								
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). <b>IRAQ</b> - Umm Qasr. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. <b>JAPAN</b> - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
	<b>MSC GULSUN</b>	FJ123E			Vedi	16-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>MSC MIA</b>	FJ124E			Serv.	23-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>MSC DITTE</b>	FJ125E			16	30-6	15	18	18	18	18				
<b>MEDIO ORIENTE</b> - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM123A	12-6	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>T.B.N.</b>	YM124A	19-6	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>T.B.N.</b>	YM125A	26-6	16		18	18	18	18	18	18				
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	<b>VEGA AZURIT</b>	YA124A	17-6			Vedi			Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>JSP BORA</b>	YA125A	24-6			Serv.			Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>VEGA AZURIT</b>	YA126A	1-7			2			3		18				
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO						
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM123A	12-6			Vedi			Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>MSC CAPUCINE R</b>	YM124A	19-6			Serv.			Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM125A	26-6			1			3		18				
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			
						Vedi	Vedi		Vedi						
						Serv.	Serv.		Serv.						
						12	7 e 8		12bis						
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS							
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW123A	13-6	11-6	15-6	Vedi									
	<b>MSC NURIA</b>	MW124A	20-6	18-6	22-6	Serv.									
	<b>MSC CARMEN</b>	MW125A	27-6	25-6	29-6	3									

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA												
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:						
<b>MSC MARYLENA</b>	AE122A	8-6	7-6							HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC MIA SUMMER</b>	AE123A	15-6	14-6			12-6									
<b>MSC MARYLENA</b>	AE124A	22-6	21-6			19-6									
<b>MSC MEDITERRANEAN</b>	AC123A	11-6	POL. CE					13-6		THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK					
<b>MSC NILGUN</b>	AC124A	18-6						20-6		GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC LARA</b>	AC125A	25-6						27-6							
<b>MSC ALIX 3</b>	AA122A	6-6						8-6		PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC MASHA 3</b>	AA123A	13-6	12-6					15-6							
<b>MSC RHIANNON</b>	AA124A	11-6	19-6					22-6							
<b>SPIRIT OF TOKYO</b>	AB122A	9-6	12-6	11-6		8-6	15-6			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>T.B.N.</b>	AB123A	16-6	19-6	18-6		15-6	22-6								
<b>AS PAMIRA</b>	AB124A	23-6	26-6	25-6		22-6	29-6								
<b>CONTSHIP TOP</b>	AM122A									KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>CONTSHIP TOP</b>	AM123A					12-6									
<b>MAERSK HOUSTON</b>	122E					11-6				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)					
<b>MAERSK HANGZHOU</b>	123E					18-6									
<b>MAERSK HORSBURGH</b>	124E					25-6									
<b>CARLA-LIV</b>	AH122A	9-6	8-6	7-6		9-6	4-6			GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>CARLA-LIV</b>	AH123A	16-6	15-6	14-6		16-6	11-6								
<b>CONTSHIP IVY</b>	AY122A	10-6						7-6		MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>CONTSHIP IVY</b>	AY122A	17-6			15-6		12-6	14-6							
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS123A	9-6	11-6			8-6				DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC TIA</b>	AS124A	16-6	18-6			15-6									
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS125A	23-6	25-6			22-6									
<b>MSC BELLE</b>	AH123A							6-6		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)					
<b>MSC BELLE</b>	AH124A							13-6							

DAL WEBINAR DI ASSOCOSTIERI ED ASSARMATORI SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA

## Tempi e costi della rivoluzione GNL



Sul recente webinar di Assocostieri e Assarmatori dal titolo: "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" il giornalista e broker assicurativo Domenico Letizia ci ha scritto le seguenti interessanti considerazioni.

Istituzioni, Associazioni e imprese della logistica energetica e del comparto armatoriale si sono confrontate sul ruolo del GNL nei trasporti marittimi. Una soluzione ready-to-use che sta rivoluzionando lo shipping e il trasporto via mare a livello mondiale. Al centro del dibattito online, il tema del ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo e le relazioni da implementare e far crescere con il mondo delle infrastrutture GNL e quello del settore armatoriale.

A descrivere le opportunità del settore sono stati rappresentanti armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, con i rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo crocieristico. Un evento che ha permesso anche di analizzare e monitorare i diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo. Relatore di eccezione, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

Il comparto marittimo si appresta a vivere una rivoluzione. In uno

scenario nazionale ed europeo che prevede una domanda stabile o in riduzione di combustibile fossile, grazie anche agli interventi di efficienza energetica, il sistema energetico italiano è impegnato in una profonda fase di trasformazione verso gli obiettivi di contenimento delle emissioni climateranti e di miglioramento degli standard di efficienza raggiungibili con le tecnologie digitali. Il settore energetico si sta evolvendo su nuove logiche basate sulla sostenibilità, efficienza e riciclo, dando avvio ad una fase complessa di transizione che richiede il lavoro concertato e il dialogo continuo tra le istituzioni, nazionali ed europee, la società civile e i settori industriali e produttivi del Paese.

Una rivoluzione che pone al centro del dibattito l'attualità portuale e la logistica del comparto marittimo. L'infrastruttura per il GNL nel trasporto marittimo richiede, entro il 31 dicembre 2030, strutture sufficienti per il rifornimento di GNL sulle vie navigabili interne e per le navi d'alto mare, per consentire la circolazione in tutta la rete centrale TEN-T.

Il costo stimato è di 945 milioni di euro per i porti marittimi del corridoio della rete centrale TEN-T entro il 2025 e di 1 miliardo di euro per i porti interni entro il 2030. Nell'elaborazione dei quadri politici nazionali si dovrebbe tenere conto delle effettive esigenze del mercato. I piani nazionali spaziano da quelli con grandi ambizioni ad altri che non considerano affatto il GNL nel trasporto marittimo.

L'interesse economico per il gas fossile nei trasporti dipende quasi interamente dalle agevolazioni

fiscali sui carburanti, dalle sovvenzioni e dal sostegno pubblico alle infrastrutture e importante è la sinergia che tale mondo può sviluppare con il comparto marittimo. GNC e GNL beneficiano di aliquote fiscali inferiori al minimo UE in molti paesi e ben al di sotto delle aliquote del gasolio.

Domenico Letizia

IL CONSUNTIVO 2020 APPROVATO ALL'UNANIMITÀ

## Gioia Tauro, bilancio ok

Ancora una volta le tasse d'ancoraggio restituite alle compagnie di navigazione



Nella foto: Un momento della videoconferenza.

GIOIA TAURO – Con il parere favorevole dei revisori dei conti, il comitato portuale, riunito in video conferenza, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2020 dell'Autorità Portuale.

Tra le pieghe del documento finanziario, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi, che ne definiscono la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli.

Quale risultato dell'accertamento del Consuntivo 2020, definito "florido e sano" dai revisori dei conti, è stato rilevato: il rispetto dei limiti di spesa, disposti dal Ministero

delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la riscossione di oltre il 91% dei canoni demaniali, ma anche il pagamento delle fatture con otto giorni di anticipo, rispetto ai limiti stabiliti per legge, quale segno di attenzione verso i propri fornitori, soprattutto in questo periodo di crisi economica generata dalla pandemia.

Nello specifico, dall'analisi del documento è stato accertato un avanzo di amministrazione di oltre 131 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale degli scali portuali, che ricadono nella propria circoscrizione. Tra queste, assumono rilevanza indiscussa il bacino di carenaggio per il porto di Gioia Tauro, per il quale l'Ente ha destinato 40 milioni di euro, e

altre opere infrastrutturali ritenute strategiche in base a quanto definito nel Piano Operativo Triennale 2021-2023. A scopo prudenziale, l'Ente ha, inoltre, vincolato 10 milioni di euro a copertura di eventuali spese da affrontare in caso di soccombente.

Dalla illustrazione della rendicontazione, il totale delle entrate, accertate nel corso del 2020, ammonta ad oltre 25,4 milioni di euro a fronte dei circa 14,9 milioni di euro destinati alle uscite. Sono stati, complessivamente, riscossi 24,8 milioni di euro mentre i pagamenti effettuati hanno avuto una consistenza di 14,8 milioni di euro.

È stato, quindi, rilevato l'aumento del valore di cassa di 10 milioni di euro, che è passato dagli iniziali 141 milioni di euro, relativi alla chiusura del 2019, agli oltre 151 milioni di euro di fine esercizio 2020. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono, immediatamente, disponibili per finanziare ulteriori opere infrastrutturali.

L'oculata gestione economica dell'Ente - chiude la nota dell'AdSP - è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche nel 2020 all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio, rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Ente, al fine di sostenere la competitività dei propri porti.

IN SERVIZIO ALLA FINE DELL'ANNO PROSSIMO

## "MSC World Europa": il futuro delle crociere

Aperte le vendite per la futura ammiraglia, la più innovativa ed ecologicamente avanzata della flotta in vista degli itinerari negli Emirati Arabi



GINEVRA – MSC Crociere ha aperto le vendite delle crociere a bordo di MSC World Europa, la nave più innovativa ed ecologicamente avanzata della Compagnia e la prima della pionieristica MSC World Class. Questa ammiraglia di nuova generazione avrà un design innovativo con ambienti e spazi ultramoderni, diversi da tutto ciò che è attualmente disponibile nel settore. L'intento è infatti ridefinire l'intera esperienza di crociera che è possibile vivere a bordo.

«A differenza di qualsiasi altra nave oggi in navigazione, MSC World Europa e l'intera MSC World Class ridefiniscono completamente l'esperienza di crociera: dalle sue inedite tecnologie di bordo fino agli spazi interni con un design totalmente nuovo. In altre parole, MSC

World Europa segna l'inizio di una nuova era per la crocieristica" ha commentato l'executive chairman di MSC Cruises, Pierfrancesco Vago. "In MSC Crociere l'innovazione è sempre stata al centro del business e continuerà ad esserlo anche in futuro. Attraverso ogni nuova classe di navi reimmaginiamo l'esperienza degli ospiti e ogni singolo aspetto della tecnologia disponibile a bordo. Che si tratti dei nuovi filtri dell'aria o del design iconico che propone l'inedita forma a Y, MSC World Europa è la nave del futuro. Noi di MSC Crociere abbiamo una visione chiara e definita del nostro percorso ed ispirazione internazionale e l'anima europea della Compagnia MSC World Europa incarna perfettamente questa filosofia, coniugando

tecnologie futuristiche, un design rivoluzionario per offrire ai nostri ospiti un'esperienza di crociera di livello sempre più elevato. Quello che vogliamo offrire ai nostri ospiti è una vacanza che non sia soltanto unica e indimenticabile, ma anche sostenibile, perché l'innovazione è parte integrante del nostro programma per il futuro. Ecco perché MSC World Europa, la nostra prima nave alimentata a GNL e la più avanzata dal punto di vista ambientale, rappresenta un altro importante passo avanti nel nostro percorso che ha come obiettivo un futuro a zero emissioni" ha concluso Vago.

La nave più moderna di MSC Crociere entrerà in servizio nel dicembre 2022 e trascorrerà la sua stagione inaugurale nel Golfo Persico offrendo agli ospiti la più avanzata esperienza di crociera invernale. La stagione inizierà con una speciale crociera di 4 notti da Doha in Qatar e proseguirà verso l'homeport della nave a Dubai, negli Emirati Arabi Uniti.

MSC World Europa offrirà crociere di 7 notti da Dubai alla vicina e moderna metropoli di Abu Dhabi, fino all'isola di Sir Bani Yas, dove gli ospiti avranno la possibilità di scoprire un'esotica varietà di fauna selvatica e crogiolarsi al caldo sole sulle immacolate spiagge, tutte esclusive di MSC Crociere nei giorni in cui le navi faranno scalo. Il suo programma nel Golfo è stato arricchito con scali nel porto di Dammam, in Arabia Saudita, con la possibilità di visitare l'oasi di Al Ahsa, patrimonio mondiale dell'UNESCO. La nave farà anche scalo a Doha, la futuristica capitale del Qatar, prima di tornare a Dubai con un pernottamento in città per scoprire tutte le meraviglie che ha da offrire.

Partendo da Dubai il 25 marzo 2023, MSC World Europa si dirigerà verso il Mar Mediterraneo. Nell'estate del 2023, offrirà crociere di 7 notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, così come a Malta, Barcellona e Marsiglia.

IL SOLLECITO AGLI STATI DI ETF ED ECSA

## Vaccino ai marittimi lavoratori-chiave



BRUXELLES – Come noto il 21 aprile le parti sociali europee riconosciute del settore del trasporto marittimo - ETF ed ECSA - hanno emesso una dichiarazione congiunta sul riconoscimento dei marittimi come lavoratori chiave

che ribadisce i loro precedenti appelli per la pronta vaccinazione dei marittimi. La dichiarazione congiunta mira ad assistere gli Stati membri nella salvaguardia della salute e del benessere dei marittimi, anche attraverso l'accesso alla vaccinazione, affinché possano continuare a svolgere il loro lavoro fondamentale. Le catene di approvvigionamento marittime globali forniscono al mondo il 90% di tutto ciò che consumiamo, nonché attrezzature mediche, dispositivi di protezione individuale, medicinali e vaccina-

zioni tanto necessari per combattere il Covid-19.

L'ECSA e l'ETF desiderano attirare l'attenzione dei ministri dei trasporti sulla risoluzione dell'ILCO (International Labour Organization) recentemente adottata sulla vaccinazione contro il Covid-19 per i marittimi, che riconosce l'importanza dei marittimi come lavoratori chiave e invita gli Stati a fornire ai marittimi l'accesso alla vaccinazione contro il Covid-19 alla prima occasione.

L'ECSA e l'ETF accolgono e sostengono gli sforzi di quegli Stati membri che hanno già avviato o sono pronti a iniziare la vaccinazione dei marittimi.

La vaccinazione di tutti i marittimi che lavorano a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro, indipendentemente dalla loro nazionalità, è considerata dalle parti sociali europee il miglior approccio possibile per un'industria veramente globale.

Alcuni Stati membri hanno scelto questa strada; L'ECSA e l'ETF ne sono grati e invitano tutti gli Stati membri a seguire il loro esempio.



**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



NELL'INCONTRO TRA IL PRESIDENTE MATTIOLI E IL VICEMINISTRO BELLANOVA

## Confitarma: emissioni -30%

In dieci anni le navi sono più pulite malgrado l'aumento dei traffici del 40%



Nella foto: L'incontro tra Mattioli e Bellanova.

ROMA – “Prima di tutto desidero esprimere un sentito ringraziamento per la dedizione, la professionalità e la costante disponibilità delle donne e degli uomini dell'unica Direzione generale dedicata al nostro mondo industriale nel grande Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili”.

Così ha esordito Mario Mattioli, presidente di Confitarma, incontrando al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il viceministro Teresa Bellanova in occasione di una visita di cortesia istituzionale ma anche di richiamo alla strategicità e all'importanza dello shipping nazionale: “un'industria che deve essere ascoltata soprattutto in un momento storico così delicato che

vede la nostra Amministrazione di riferimento quale centro decisionale indispensabile”.

Il presidente di Confitarma si è quindi soffermato sulle tre principali tematiche del settore.

In primo luogo, la competitività della flotta nazionale: “è indispensabile - ha affermato Mattioli - tutelare l'interesse nazionale nel rispondere a Bruxelles sulla problematica dell'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle altre bandiere UE/SEE”.

In merito alla transizione ecologica, il presidente di Confitarma ha sottolineato che nel settore marittimo la transizione è già in atto e lo dimostrano i dati ormai noti: infatti dal 2008 al 2018 l'industria della navigazione marittima ha

abbattuto del 30% le sue emissioni di CO<sub>2</sub> a fronte di un aumento del 40% della quantità di merce trasportata via mare. In proposito, il presidente Mattioli ha sottolineato l'importanza di istituire un fondo sponsorizzato dalla Cassa Depositi e Prestiti che possa attrarre capitali italiani e stranieri, complementare al sistema bancario e di sostegno a tutte le aziende operanti nel trasporto marittimo e in generale a tutta l'economia blu, imprescindibile volano di sviluppo per il nostro sistema Paese”.

Last but not the least, l'esigenza di una semplificazione della legislazione marittima. “È assurdo pensare che il nostro settore sia regolato ancora da norme di fine '800 o del primo

dopoguerra - ha affermato Mario Mattioli ricordando al viceministro che da tanto tempo Confitarma ha predisposto un pacchetto di semplificazioni normative a costo zero che sono in attesa di essere prese in considerazione.

Inoltre, in attesa di una governance unitaria, a gran voce richiesta dal cluster marittimo rappresentato dalla Federazione del Mare, Mario Mattioli ha suggerito di rafforzare lo staff ministeriale dedicato alla navigazione e alla portualità con esperti in materia di trasporti marittimi ed anche con giovani leve che potrebbero contribuire a ridisegnare le regole di un comparto internazionale e mobile portando una visione più dinamica e moderna del mondo in continua evoluzione”.

CON UN PROGETTO DELL'AMERICANA AECOM PRESENTATO A BRUXELLES

## Treni a idrogeno in Centro-Italia



Nella foto: Gli attuali trenini diesel degli Appennini.

BRUXELLES – Nell'ambito del suo programma finalizzato a rilanciare le aree dell'Italia centrale colpite dai terremoti del 2009 e 2016 grazie allo sviluppo di iniziative legate ai settori dell'energia sostenibile e dell'economia circolare, il gruppo americano AECOM ha presentato alla Commissione Europea un progetto relativo alla mobilità sostenibile a idrogeno, tramite la European Clean Hydrogen Alliance, di cui la stessa azienda basata a Los Angeles è membro.

Come spiega AECOM in un post sul suo profilo LinkedIn, il progetto prevede la conversione da diesel a

idrogeno di alcune delle locomotive che operano sulla dorsale ferroviaria appenninica Sansepolcro-Sulmona. Iniziativa che “consentirà la creazione di nuovi posti di lavoro e l'applicazione pratica, nel Centro Italia, di una serie di tecnologie innovative, nell'ambito di uno dei primi progetti europei di questo tipo”.

AECOM già lo scorso agosto aveva presentato alle autorità italiane il suo programma per realizzare, in partnership con alcune aziende locali - tra cui Cinque International, con sede operativa a Rieti - un polo dell'idrogeno verde nelle aree dell'Appennino centrale colpite dei

terremoti alcuni anni fa.

Secondo quanto reso noto allora, il programma prevede quattro diversi step: il primo relativo alla realizzazione di centri di ricerca, stabilimenti di produzione di componentistica (come celle a combustibile) e impianti di elettrolisi per la generazione dell'H<sub>2</sub> green, il secondo e il terzo riguardando proprio la creazione di un corridoio ferroviario a zero emissioni, grazie all'idrogeno, lungo l'Appennino, e infine il quarto è focalizzato sulla ricostruzione dei centri abitati maggiormente colpiti dal sisma adottando il nuovo modello delle comunità energetiche.

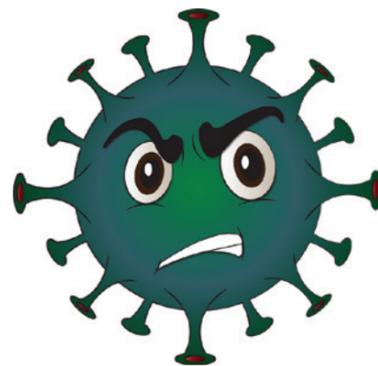
UNA PREOCCUPANTE RELAZIONE DEGLI ESPERTI DI SANIFICAZIONE PROFESSIONALE

## Covid e igiene: attenti a casa!

Lo scoppio della pandemia ci ha reso maggiormente sensibili alla qualità della pulizia e dell'igienizzazione degli spazi che dividiamo con gli altri. In particolare, sempre più persone richiedono al proprio amministratore di condominio di prestare particolare attenzione agli ambienti comuni all'interno e all'esterno del palazzo, chiedendo spesso sanificazioni e una pulizia più accurata e approfondita per scongiurare (o almeno contenere) il rischio di contagio.

“Oggi i condomini vengono sanificati al pari di un ospedale, utilizzando le stesse tecniche e i medesimi strumenti. - Spiega Vittorio Lovardi, ceo di Attila HQ Service, società specializzata nella sanificazione ambientale - Se fino ad appena un anno fa le richieste che ricevevamo con maggior frequenza erano relative alla pulizia di decoro, adesso la consapevolezza e l'attenzione alla disinfezione hanno completamente spostato tale richiesta verso una vera e propria sanificazione d'ambiente. Tra le tecniche che usiamo di più oggi con i nostri clienti, infatti, figurano tamponi istantanei testati con bioluminometro, bioluminescenza, biocidi e installazione di dispenser con igienizzanti, esattamente al pari di una struttura sanitaria.

Nel corso dell'attività di Ricerca & Sviluppo portata avanti dalla Attila HQ Service, nell'ambito di un'indagine interna realizzata con bioluminometro, luce UV e analisi dei tamponi, l'azienda ha riscontrato un altissimo rischio di trasmissione di batteri e virus attraverso il contatto con diverse superfici delle parti comuni condominiali. Secondo lo



studio, infatti, la maniglia del portone d'ingresso del condominio, le pulsantiere (citofono e ascensore) e il corrimano sono nel 89% dei casi più contaminate di un wc (i valori sono di circa 4 volte più alti). La misurazione è stata eseguita prima della pulizia della scala (a distanza di 3 giorni dall'intervento precedente). La stessa analisi è stata eseguita un'ora dopo dall'intervento di pulizia svolto da un'impresa che utilizzava detersivi e materiali di pulizia domestici. I risultati? Anch'esse i valori erano diminuiti di molto, nel 92% dei casi era presente una carica batterica che di lì a poco sarebbe tornata su livelli altissimi.

La sensibilità che si sta sviluppando per gli ambienti condivisi dovrebbe aumentare anche per gli spazi interni. Si è abbastanza sicuri che siano adeguatamente puliti? Attila HQ è entrata anche nelle case e ha analizzato le superfici quali maniglie delle porte, telefoni, tastiere dei PC, interruttori della corrente, citofoni. Nel 67% dei casi i valori erano di circa 2,5/3 volte più alti rispetto ai livelli di contaminazione di un wc

medio e anche in questo caso la carica batterica resta comunque alta dopo la pulizia con panni e detersivi domestici.

“Su superfici quali: materassi, tessuti in generale, giocattoli dei bambini, pareti di molti bagni e cucine non c'è un'adeguata ventilazione, rubinetti (con presenza di calcare), nel 54% dei casi i valori erano estremamente alti perché si tratta di superfici sottovalutate o che comunque vengono trattate in modo errato dall'utente medio o da operatori delle pulizie inesperti. - Aggiunge Lovardi - Inoltre, in alcune case (27% delle case campione), abbiamo riscontrato la presenza di infestanti, più o meno visibili (soprattutto acari e cimici dei letti, ma in alcuni casi anche blatte e roditori) che sono importantissimi vettori di malattie e causa di allergia che non andrebbero mai presi sottogamba”.

Infine, l'azienda ha analizzato gli uffici, qui le contaminazioni di telefoni, tastiere, stampanti, macchinette del caffè, scrivanie e rubinetti si è dimostrata elevatissima, nel 79% dei casi raggiungevano un livello circa 6 volte più alto di quello di un wc medio. Anche in questo caso è stata rilevata la presenza di infestanti nel 13% dei casi.

“È emersa una relazione inversa tra livello di igiene negli uffici e assenze per malattia dei lavoratori. È difficile non porsi la domanda: il vero risparmio si ottiene scegliendo una ditta di pulizia non specializzata con le conseguenze che abbiamo visto oppure investendo su un'azienda di igienizzazione e sanificazione per ridurre il tasso di assenteismo?” conclude il ceo di Attila HQ Service.

TOTALMENTE GESTITE SENZA EQUIPAGGIO E A BASSE EMISSIONI

## Navi robotiche innovative per ricerca dati oceanici



OSLO – Ocean Infinity, azienda leader nella robotica marina e nell'acquisizione di dati in acque profonde, sta implementando il software di gestione della flotta ShipManager per 17 nuove navi robotiche e veicoli subacquei autonomi aggiuntivi (AUV).

Ocean Infinity implementerà i moduli di ShipManager per la manutenzione pianificata, l'approvvigionamento e la business intelligence per la sua flotta avanzata di navi senza equipaggio e a basse emissioni per l'acquisizione di dati oceanici.

“Come parte dei nostri sforzi

per garantire l'affidabilità della nostra flotta di navi robotiche e AUV, stavamo cercando un partner fidato in grado di fornire una soluzione di gestione integrata della flotta”, afferma Andy Holt, direttore della flotta Ocean Infinity.

Le navi robotiche della flotta Armada di Ocean Infinity utilizzano la tecnologia della flotta a basse emissioni e sono dotate di sensori all'avanguardia e soluzioni di navigazione all'avanguardia che consentono di raccogliere informazioni dalle acque più basse e profonde, sia per l'esplorazio-

ne, la mappatura o la ricerca per relitto. I robot marini utilizzano la tecnologia ibrida, riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Una nave robotica Armada emette fino al 90% in meno di CO<sub>2</sub> rispetto a una nave da ricognizione convenzionale.

Siamo orgogliosi di far parte di questo entusiasmante viaggio con Ocean Infinity, afferma Torsten Kappel, head of Ship Product Line, Digital Solutions di DNV. “L'utilizzo di tecnologie avanzate, così come l'attenzione alla decarbonizzazione, si adatta perfettamente ai nostri valori in DNV”.



CON NUOVI APPARECCHI PER LA NAVIGAZIONE SATELLITARE

## Garmin più BikerX

Orologi da polso con chiamate vivavoce e molti altri servizi



MONZA – BikerX sigla una nuova prestigiosa partnership con Garmin, che metterà a disposizione della scuola di guida sicura su due ruote un'ampia gamma di prodotti, dai navigatori agli orologi da polso GPS. In piena coerenza con i principi portati avanti da BikerX, i navigatori per moto e per barchette e gommoni Garmin sono progettati mettendo la sicurezza del conducente al primo posto, in quanto attrezzati con chiamate vivavoce, comunicazione satellitare inReach, dati sull'info traffico, previsioni meteo e rider alert che indicano l'approssimarsi di svolte pericolose, cambi di velocità e autovelox lungo il percorso.

“Siamo felici di avere al nostro fianco un alleato prezioso come Garmin per il 2021 - ha commentato Eliana Macri, presidente di BikerX - Ci siamo rispecchiati subito nei valori di onestà, integrità e rispetto che l'azienda condivide, perché sono proprio gli stessi dettami che un motociclista dovrebbe seguire tanto in sella quanto nella vita. Con i nostri corsi, oltre a offrire le corrette nozioni per guidare in sicurezza e avere il controllo del proprio mezzo, ci proponiamo di fare esattamente questo: far passare una filosofia e un modo di rapportarsi alla moto applicabili in qualsiasi ambito della quotidianità”.

I navigatori Garmin sono ottimi compagni di viaggio sia per chi ama godersi le strade panoramiche con la giusta playlist nelle orecchie sia per gli amanti dell'avventura, poiché sono provvisti di una struttura robusta, resistente alle intemperie, ai raggi UV e ai vapori del carburante. Non solo: per gli amanti dei tornanti è possibile selezionare le strade più ricche di curve per il massimo del divertimento. Per quanto riguarda gli orologi GPS, invece, è possibile scegliere tra dispositivi all'avanguardia progettati per resistere alle condizioni atmosferiche più estreme, modelli dal design leggero e con programmi di workout e monitoraggio integrati per tutti coloro che non temono la fatica; così come smartwatch moderni ed eleganti, per chi vuole mantenersi in forma senza rinunciare allo stile.

“Garmin è senza dubbio sinonimo di passione. Ma per viverla fino in fondo, qualunque sia l'attività sportiva o outdoor che amiamo, non bisogna dimenticare un aspetto assolutamente imprescindibile, ovvero la sicurezza - commenta Stefano Viganò, amministratore delegato di Garmin Italia - Dall'escursionismo alla corsa a piedi, dal ciclismo al motociclismo, come in questo caso, i nostri strumenti prevedono funzioni per accompagnare e assistere il nostro utente. Siamo quindi molto orgogliosi della partnership con BikerX, con cui non possiamo che condividere l'attenzione alla guida consapevole”.

non addirittura impossibile, arginare il cosiddetto brain drain, la “fuga dei cervelli”. Ma ribaltando il punto di osservazione, guardando al nostro territorio dalla più ampia prospettiva mediterranea e anche oltre, Lecce e il Salento riacquistano una grande centralità, che ha peraltro radici storiche molto profonde. Da questa prospettiva Lecce può rappresentare, per molti studenti internazionali, il punto di ingresso per arrivare in Italia e in Europa, cosicché il brain drain può trasformarsi in brain gain, ovvero nella possibilità di attrarre e acquisire nuove menti e nuove

energie vitali. Far crescere il numero degli studenti internazionali nel nostro Ateneo rappresenta per noi molto di più che il miglioramento di un dato statistico di performance, la necessità di seguire indicazioni ministeriali o di accrescere il nostro posizionamento nei ranking internazionali. Gli studenti internazionali rappresentano, prima di ogni altra cosa, una concreta opportunità di crescita per la nostra comunità accademica. Ecco perché “UniSalento4Talents” si colloca pienamente all'interno degli obiettivi di sviluppo e di sostenibilità più a lungo termine

di tutto l'Ateneo. L'arrivo di studenti internazionali a Lecce arricchirà la piccola ma molto attiva comunità internazionale già presente nella nostra città, ampiamente rappresentata nel nostro Ateneo da molti colleghi e da tutti i nostri lettori di madrelingua, e porterà i nostri studenti in contatto con studenti provenienti da altri paesi: avremo dunque nuove opportunità di condivisione, scambi, interazione e crescita reciproca. Queste energie esterne saranno linfa vitale che contribuirà all'arricchimento e allo sviluppo locale, tessendo reti destinate a durare nel tempo”.

L'IDEA DI UN APPASSIONATO DI STORIA LOCALE

## Ricostruire il galeone “Livorno”

Per ricordare le imprese della marineria medicea sul mare



Nella foto: Galeone in costruzione a Livorno - XVII sec., A. Tassi.

LIVORNO – Il signor Roberto Gennaro Caruso ci vuol provare: sensibilizzare la città, con le sue

tradizioni marinare e l'attuale industria nautica tra le più importanti del mondo, a ricostruire un galeone

della marineria medicea, come in altri paesi si è fatto con una trireme greca, un vascello inglese, una nave vichinga eccetera.

L'idea è piaciuta anche all'ammiraglio di squadra (r) Cristiano Bettini, esperto di costruzioni navali dell'epoca velica - ci ha scritto sopra tre ponderosi volumi, già presentati su queste pagine - e piace ovviamente anche a noi. Ma richiede una sensibilizzazione della città, o meglio ancora della regione Toscana, per il supporto sia tecnico che divulgativo. Rilanciamo l'iniziativa volentieri, ricordando tra l'altro che è esistito un galeone “Livorno”, costruito proprio nella città, che ebbe anche la ventura di andare a cercare in Sud America le leggendarie sette città dell'oro.

Ed ecco il “manifesto” con cui Caruso ha lanciato l'idea.

PER STUDENTI STRANIERI PARTICOLARMENTE MERITEVOLI

## Dall'Università del Salento Borse di Studio internazionali

Esonero dalle tasse, alloggi gratuiti, corsi di italiano e programmi di formazione manageriale



Nella foto: Un momento della presentazione del progetto.

LECCE – L'Università del Salento ha presentato “UniSalento4Talents”: un programma che, a partire dal prossimo anno accademico 2021/2022, sosterrà l'iscrizione di studenti internazionali particolarmente meritevoli, con azioni mirate

a favorire l'arrivo in Italia anche di studenti provenienti da paesi in via di sviluppo o di studenti richiedenti asilo. Quattro le azioni previste: un bando per l'accesso ai corsi di laurea erogati in lingua inglese per 25 studenti extra-UE, un accordo con l'Università di Hanoi (Vietnam) per l'accesso di cinque studenti a corsi di laurea di area economica e ingegneristica, l'adesione a “University Corridors for Refugees” per consentire gli studi a uno studente rifugiato richiedente asilo ospite nei campi di accoglienza in Etiopia, e l'avvio del progetto pilota “UniSalento4Madagascar”. Esonero dalle tasse, alloggi gratuiti, corsi di italiano e programmi di formazione manageriale sono tra le opportunità offerte agli studenti internazionali.

All'incontro di presentazione hanno partecipato il rettore Fabio Pollice, la delegata all'Internazionalizzazione Rosita D'Amora, il delegato alla Comunicazione Stefano Cristante, il direttore della Scuola superiore ISUFI UniSalento Domenico Fazio, il direttore del Centro Linguistico di Ateneo UniSalento Thomas Christiansen, la coordinatrice del programma di lingua italiana per studenti internazionali del CLA Maria Renata Dolce, la responsabile d'Ateneo per il progetto UNICORE 3.0 Eliana Augusti, l'arcivescovo di Lecce monsignor Michele Seccia accompagnato da don Attilio Mesagne, suor Maria Soamiteza, Madre Generale delle Suore Discepole del Sacro Cuore, e don Fernando Doria della Diocesi di Lecce. Sono intervenuti in collegamento online Thu Thuy Hoang, vicedirettrice e responsabile degli studenti del Centro linguistico e culturale ita-

liano e di mobilità internazionale dell'Università di Hanoi (Vietnam), e monsignor Paolo Gualtieri, Nunzio apostolico in Madagascar.

“Un vero e proprio progetto culturale”, ha detto il rettore Fabio Pollice, “che vede lavorare fianco a fianco la comunità accademica, i partner territoriali e quelli internazionali. La bellezza del nostro territorio e la nostra capacità di accoglienza si coniugano, grazie a questo articolato progetto, all'attrattività data dalla qualità dell'offerta formativa del nostro Ateneo. Un Ateneo che vuole divenire sempre di più un punto di riferimento internazionale, cerniera tra il Mediterraneo e l'Europa”.

Ha spiegato la professoressa Rosita D'Amora: “Il programma “UniSalento4Talents” nasce dalla scelta di favorire l'arrivo di studenti internazionali di spiccato talento che intendano svolgere parte della propria formazione presso il nostro Ateneo e di vivere, durante questi importanti anni di crescita personale e professionale, all'interno della nostra città. Il claim del bando di quest'anno è “Your future starts in Italy at UniSalento”, “Il tuo futuro inizia in Italia, a UniSalento”, perché concepiamo la nostra comunità accademica e il nostro territorio non come un luogo in cui il futuro può essere solo immaginato e sognato, ma come lo spazio in cui tale futuro si costruisce concretamente, ogni giorno. Nella consueta e riduttiva contrapposizione centro-periferia, la nostra Università e il nostro territorio si collocano inevitabilmente in una dimensione concepita e rappresentata, in modo quasi univoco, come di estrema marginalità. In un tale contesto sembrerebbe difficile, se

CON LA CONFERMA DEI VERTICI DEL SODALIZIO

## Il Club Nautico Versilia e il nuovo Consiglio Direttivo

L'assemblea generale dei soci ha anche illustrato il gemellaggio con il prestigioso Circolo Antico Tiro a Volo di Roma

VIAREGGIO – Nella riunione convocata dal presidente onorario Roberto Righi, sono stati assegnati gli incarichi all'interno del Consiglio eletto di recente dall'assemblea generale dei Soci del Club Nautico Versilia.

Nel Consiglio Direttivo, in carica sino al 2024, sono stati riconfermati il presidente Roberto Brunetti, il vice presidente ammiraglio Marco Brusco, il segretario Muzio Scacciati che ricoprirà anche il ruolo di direttore sportivo, il tesoriere Paolo Del Pistoia e Fabio Conti con il nuovo incarico di questore. Per quanto riguarda i neo eletti, Carlo Alberto Carrai sarà il consigliere addetto alle attività sociali e ricreative, Roberto Giuseppe Fini maestro di casa e consigliere addetto all'efficienza della Sede, Guglielmo Gagnesi il consigliere addetto alla formazione del primo soccorso e Pio Zerbini il consigliere addetto alla banchina.

Il collegio dei provviri, invece, sarà formato dal presidente neo eletto Enrico Motroni e dal riconfermato Andrea Polacci e dal neo eletto Gian Luca Poli mentre nel Collegio dei revisori dei conti è stato riconfermato il presidente Marzio Gusmaroli con i neo eletti Rossella Billi e Stefano Mariotti.

Dopo il rinvio causato dall'emergenza sanitaria, lo scorso fine settimana, presso le sale del Club Nautico Versilia, si era, infatti, svolta l'assemblea generale dei Soci. Conclusi la relazione morale e finanziaria del Presidente, l'esame del bilancio consuntivo 2020, la relazione dei Revisori dei conti, l'esame del bilancio preventivo 2021, l'approvazione del bilancio consuntivo 2020 e di quello preventivo 2021, era stato incaricato Marzio Gusmaroli di presiedere lo spoglio delle schede e si era proceduto alla elezione del Consiglio Direttivo, dei Collegi dei Provvisori



e dei Revisori dei conti.

Al termine, era stato rivolto un ringraziamento per il lavoro svolto ai Consiglieri uscenti Danilo Morelli, Massimo Canali, Marcello Fratini e Giovanni Falcini.

Nel corso dell'assemblea è stato anche illustrato un nuovo e importante gemellaggio: dopo il Circolo Canottieri Roma è stato, infatti, firmato quello con il prestigioso Circolo Antico Tiro a Volo che, fondato nel 1893 da un gruppo di aristocratici appassionati di tiro a volo e delle attività venatorie mutate nelle regole del mondo anglosassone, è uno tra i più blasonati, conosciuti e frequentati circoli sportivi e culturali romani.

Nel corso dell'assemblea è anche parlato della recente consegna del Borse di studio “Maurizio e Bertani Benetti” relative all'anno scolastico 2019, iniziativa nata per ricordare due figure storiche della cantieristica viareggina e grandi amici del CNV, rivolta a tutte le Classi e a tutti gli indirizzi dell'Istituto Tecnico Nautico Artigiano per la naturale affinità fra le due istituzioni e per la loro particolare vicinanza nel contesto territoriale, e che si propone di incentivare il

profondo legame storico, socio-economico e culturale fra la Scuola e il contesto territoriale e di ribadire la grande attenzione del Club Nautico Versilia verso i giovani.

Infine, sono stati ricordati anche gli ottimi risultati dell'organizzazione della XLVI Coppa Carnevale Trofeo Città di Viareggio, vinta dal GS 56 Paolissima del Socio Gianluca Poli ed è stata approvata la pubblicazione dei libri su Valentin Mankin e sulla “Viareggio Bastia Viareggio”.

CAROLI



Hotels



Responsabile operativo  
MASSIMILIANO ROSSI  
335 6013854

Ufficio traffico  
0586 404134  
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo  
0586 691551  
amm.memlogistica@gmail.com

Via Firenze 115/121  
57121 LIVORNO

M&M  
LOGISTICA & TRASPORTI SRL  
VIA SAN FRANCESCO 17  
57123 LIVORNO  
TEL. 0586 404134  
memlogisticatrasporti@gmail.com

PER IMPLEMENTARE LE TECNOLOGIE DEI SETTORI TERZIARI

## Fincantieri acquisisce INSO

TRIESTE – Fincantieri, attraverso la sua controllata Infrastrutture, ha perfezionato l'acquisizione del principale ramo d'azienda che fa capo a INSO – Sistemi per le Infrastrutture Sociali S.p.A., e della sua controllata SOF, già parte del gruppo Condotte, e ora ne detiene il controllo sotto la NewCo "FINSO – Fincantieri Infrastrutture Sociali".

Al capitale della nuova società partecipano la stessa azienda con

il 90% delle azioni e Sviluppo Imprese Centro Italia SGR S.p.A. ("SICP") per la restante quota.

INSO, fondata negli anni '60 e parte del gruppo Condotte dal 2012, è specializzata nello sviluppo di progetti di costruzione e fornitura di tecnologie nei settori della sanità, dell'industria e del terziario. Con un'esperienza maturata con realizzazioni in più di 20 paesi nel mondo, la società attualmente vanta nel proprio portafoglio

importanti commesse sia in Italia che all'estero.

Le aree di attività in cui opera sono la costruzione, come general contractor per la realizzazione di infrastrutture per la sanità e altri settori; le concessioni e la gestione, in cui opera direttamente o tramite la controllata SOF svolgendo servizi di facility management; la fornitura di strumentazione, come system integrator nella fornitura di apparecchiature e tecnologie medicali.

DAL WEBINAR DEL PROPELLER CLUB TRIESTINO

## Trieste-Cina anche più ferrovia?



Zeno d'Agostino



Fabrizio Zerbini

TRIESTE – La domanda inserita nel titolo che ha guidato il webinar organizzato dal Propeller Club di Trieste era quasi provocatoria: "Servizi ferroviari tra Europa e Far East: collegamenti in crescita e nuovi servizi dalle compagnie di navigazione - in futuro anche da Trieste?"

Invece l'ipotesi pare attuabile - dice il resoconto del Propeller - tanto che dai relatori della serata e da alcuni operatori è giunto l'invito a creare un team che possa discutere della possibilità di collegare il porto di Trieste con la Cina via ferrovia, anche indirettamente con alcune destinazioni già servite.

In apertura di serata il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, era stato molto chiaro nel dipingere la situazione attuale. «Potremmo già vendere il fatto che abbiamo la Cina nella nostra offerta perché abbiamo rapporti con destinazioni di treni dalla Cina (ad esempio Duisburg, ndr). Ma siamo persone serie e non lo facciamo».

Sia D'Agostino che l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, hanno

ribadito con forza il concetto di sistema logistico regionale. «È un mio pallino fare sistema in Friuli Venezia Giulia, in modo che diventi un unico soggetto con qualità per soddisfare tutte le esigenze di logistica e trasporto» ha detto Pizzimenti. «Se non fai sistema in casa non puoi candidarti ai rapporti internazionali. Nelle grandi relazioni giocherà un ruolo importante ciò che sapremo fare in casa, in particolare i tre Porti ed i quattro interporti» ha ribadito D'Agostino.

Federico Pittaluga, amministratore delegato di Medlog Italia, ha spiegato cosa MSC sta già facendo lungo il collegamento tra Europa e Far East.

«Diamo risposte ad un mercato che già da qualche anno vede con favore questi collegamenti - ha spiegato Pittaluga - ed MSC ha da poco lanciato anche un servizio misto utilizzando feeder intra-Asia da Vladivostok a San Pietroburgo, con sicuro guadagno in transit time e stabilità di tempistiche».

L'ad di Medlog ha parlato di preponderanza dei servizi in import, di costo elevato dei noli container e della saturazione degli stessi servizi in arrivo dal Far East, sottolineando

come in export si trovino anche merci legate a progetti che hanno bisogno di tempi di transito certi.

Sia Pittaluga che il relatore che l'ha seguito, Nicola Cavin, Key account manager del Servizio Eurasia per Rail Cargo Austria, hanno sostenuto la grande opportunità costituita dalla progettazione di piattaforme nazionali di sistema: in quest'ottica si potrebbe pensare di servire Trieste e poi rilanciare il traffico merci verso altre destinazioni.

«Nel corso dell'anno abbiamo raggiunto il tetto massimo per i treni che può operare la Cina. Siamo al culmine. Rail Cargo Austria sta cercando di dirottare treni verso la Russia, ma - ha detto Cavin - sarebbe importante trovare accordi con Compagnie marittime per sviluppare la Nuova via della seta. A Trieste sono stati fatti investimenti importanti. Abbiamo treni dalla Cina a Budapest, non siamo quindi così distanti per pensare ad un collegamento anche per Trieste. Naturalmente bisognerebbe creare un progetto».

In precedenza lo stesso Cavin aveva proposto un'ampia panoramica della "One belt one road initiative" e degli attuali Corridoi ferroviari.

Ma una nuova possibile evoluzione per il sistema logistico e portuale è venuta dalle suggestioni di Antonio Gurrieri, amministratore delegato di Alpe Adria, la società che si occupa di promuovere il trasporto intermodale sul territorio.

«Il network del porto di Trieste non comprende più solo la Germania e l'Est Europa, ma è ormai quasi capillare in tutta Europa - ha spiegato Gurrieri - attraverso collegamenti indiretti. Ora che siamo un vero Rail Port Hub, la sfida interessante è quella di passare a Gateway ferroviario. Tre Corridoi Euroasiatici possono convergere su Trieste e sono sempre più numerose

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

# LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A [redazione@lagazmar.191.it](mailto:redazione@lagazmar.191.it) O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

le richieste dal Centro e Nord Italia per agganciare il network di Trieste e proseguire poi verso le destinazioni volute».

«Rafforzare, promuovere ed

utilizzare compiutamente il sistema regionale dei Porti ed interporti: con questa unità d'intenti si può proseguire nel percorso di crescita dei traffici già in corso e delle relative

ricadute economiche ed occupazionali sul territorio» ha dichiarato a chiusura dell'incontro Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste.

DALL'ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AGENTI MARITTIMI LIVORNESI

## Asamar, via alla "remontada"!

Dal presidente uscente Bonistalli il saluto e l'augurio per il ritorno alla crescita nella pace sociale



Enrico Bonistalli



Laura Miele

LIVORNO – Ha usato un termine non del tutto consueto il presidente uscente dell'Asamar Enrico Bonistalli, nell'augurare al suo successore - che sarà nominato probabilmente lunedì prossimo dal rinnovato consiglio direttivo - un rilancio delle attività portuali, della categoria e specialmente di quella pace sociale cui tutto il cluster aspira da tempo. Il termine "remontada", mediato dalla lingua spagnola che lo utilizza per definire una rimonta eccezionale sia in campo sportivo che economico, descrive bene - con quel pizzico di umorismo che all'amico Enrico non manca mai - l'invito a rilanciare e rilanciarsi. Bonistalli, così come la sua vice Laura Miele, non possono essere rinominati. Ma sono consapevoli di aver lasciato il segno.

Bonistalli non è uomo da tante chiacchiere e nell'assemblea di venerdì scorso all'Hotel Palazzo l'ha confermato: non ha letto lunghi discorsi, non ha fatto il punto dei ben cinque anni di presidenza

in quella categoria che ha attraversato e sta ancora attraversando complessità enormi, tra l'incudine delle problematiche specifiche del porto labronico (ben tre presidenti di AdSP in cinque anni, la burrasca giudiziaria mai risolta, il Covid e la crisi conseguente) e il martello dei grandi player che "strizzano" le agenzie quando non entrano direttamente nel settore. Il presidente uscente ha parlato poco, ma ogni parola ha avuto il suo peso: coesione sociale, coraggio nel futuro (stesse parole, ricordiamolo, di Piero Neri alla presentazione dei tre nuovi rimorchiatori) necessità di accelerare i tempi delle decisioni: e specialmente necessità di farlo in modo trasparente, senza sudditanze ma impegnandosi a collaborare con le istituzioni. Per Bonistalli il punto di riferimento più attuale è il documento firmato per iniziativa dell'assessore comunale Bonciani sul "patto sociale": documento pieno di speranze, con la speranza che non rimanga un pezzo di carta.

Ai presenti in rappresentanza di istituzioni e forze operative - Piero Neri, il sindaco Luca Salvetti, l'assessore Paola Bonciani, il presidente della Camera di Commercio Breda, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri - Bonistalli ha ricordato che i suoi cinque anni sono trascorsi con molti problemi ma anche con alcuni successi loro: lo sbarco degli equipaggi delle navi da crociera bloccate dal Covid (unico porto ad averlo permesso) le tariffe del rimorchio per due volte abbassate, le campagne per la formazione professionale e tanto altro. Un commosso ricordo è stato anche indirizzato a due personalità scomparse che tanto hanno dato al porto: l'ammiraglio Di Marco, predecessore dell'ammiraglio Tarzia e il capitolato Federico Sgheri. Grazie anche a Tarzia, presente e affettuosamente accolto dall'assemblea (assente invece l'attuale comandante della Capitaneria, come già è successo alla cerimonia dei rimorchiatori Neri e agli incontri con il presidente della Regione Giani). Ad alleggerire il clima dell'assemblea, anche qualche simpatica battuta: come quando, rivolgendosi a Piero Neri, Bonistalli ha ricordato che nei suoi cinque anni di presidenza Asamar ha visto abbassarsi le tariffe dei rimorchiatori ben due volte. «Spero che con chi prenderà il mio posto si possa avere una terza volta, segno che il servizio è ripreso al meglio».

L'assemblea si è conclusa con il saluto delle autorità e votando poi i sette nuovi componenti del consiglio direttivo Asamar, tra i quali nel prossimo incontro verrà nominato il presidente.

PS & PORT & SHIPPING TECH  
XIII edizione

main conference  
genoa shipping week

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

GENOVA  
6 - 8 Ottobre  
2021

[pstconference.it](http://pstconference.it)

ORGANIZZATO DA: Clickutility Team IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

## Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

fuels MOBILITY  
La stazione di servizio del futuro

Hydrogen Energy  
Summit & Expo

ConferenzaGNL

Dronitaly  
Working with Drones

## Bologna Fiere 6/8 Ottobre 2021

[www.mirumir.it](http://www.mirumir.it)

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Livorno-Padova su ferrovia

tanto complessa e frammentata, rimane la modalità indispensabile specie nelle distanze medio-brevi: o su quelle (tante) direttrici anche internazionali dove le reti su ferro ancora non possono operare.

## A Trieste quadrimestre

tate, ma pesa soprattutto la flessione delle rinfuse liquide (-17,65%) con 10.392.063 tonnellate.

Quest'ultima perdita, dovuta ancora alla congiuntura negativa causata dall'emergenza sanitaria mondiale, ha inciso inevitabilmente sui volumi totali del quadrimestre (-9,55%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno con 16.281.291 tonnellate manipolate. I valori del singolo mese di aprile però fanno già intravedere incoraggianti segnali di ripresa del segmento delle rinfuse liquide (+24,64%), generando immediato beneficio a cascata sui volumi complessivi dello scalo giuliano, che per la prima volta dopo la pandemia evidenziano una crescita a doppia cifra (+20,44%), sul mese di aprile dell'anno scorso.

Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria il network del porto di Trieste che conta su più di 200 partenze settimanali via treno verso tutta Europa, ha continuato ad ampliarsi nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio verso Norimberga in Germania. Ma solo ora si vede un vero recupero dei numeri, con ritorno sui livelli del pre-Covid: 3.045 sono stati infatti i treni operati nei primi quattro mesi (+8,52%), ma è sul singolo mese di aprile che il rialzo è ancor più evidente (+40,40%). Questi risultati sono stati guidati principalmente dalla buona performance del molo VII e molo V, nonché dalla ripartenza del traffico ferroviario di Siderurgia Triestina per il trasporto di materie prime destinate alle acciaierie di Cremona.

Focalizzandosi sul porto di Monfalcone, la movimentazione nei primi quattro mesi a Portorosega è stata pari a 963.288 tonnellate di merce (-11,30%). Il decremento è riconducibile al settore delle merci varie (-22,65%) e a quello delle rinfuse solide (-5,40%). Va evidenziato il dato positivo della sottocategoria dei prodotti metallurgici (+1,93%) che con 630.926 tonnellate, rappresenta il 93,35% delle rinfuse solide movimentate ed il 65,50% del volume complessivo dello scalo monfalconese. Rassicuranti segnali di ripresa per il settore

contenitori (+30,59%) e 286 TEUs; negativo invece il comparto veicoli commerciali (-3,52%) con 27.248 unità transitate, su cui hanno pesato le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componentistica elettronica, di cui sta risentendo l'industria automobilistica e il suo indotto.

## Nuovo ro-pax Grimaldi

trasportare 956 passeggeri e 2.256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ed altro. A disposizione degli ospiti ci sono cabine interne ed esterne (fino ad un numero massimo di 464 passeggeri), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, ed una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetterie ed area giochi per i bambini.

La nave ro/pax Corfù è dotata dei più moderni sistemi di trattamento dei gas di scarico per l'abbattimento dello zolfo e del particolato. Inoltre, la carena è rivestita con pittura silicatica di ultima generazione per ridurre l'attrito e, di conseguenza, i consumi di carburante e le emissioni. Il servizio ha frequenza bisettimanale da tutti i porti, con partenza da Napoli (Molo 15/C - Banchina Immacolatella Vecchia) ogni lunedì e venerdì alle ore 19:00 e arrivo a Cagliari il giorno dopo alle ore 08:00. Da Cagliari per Napoli, il Gruppo ha programmato partenze ogni giovedì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo campano il giorno seguente alle ore 08:00, e la domenica alle 23:00 con arrivo a Napoli il lunedì alle ore 12:00. Le partenze da Cagliari per Palermo sono, invece, previste ogni martedì e sabato alle ore 19:00 con arrivo l'indomani alle ore 06:00. Infine, da Palermo per Cagliari ci sono partenze ogni mercoledì alle ore 19:00 con arrivo nel capoluogo sardo il giorno dopo alle ore 06:00, ed ogni domenica alle ore 09:00 con arrivo a Cagliari alle ore 20:00.

“La linea ro-pax Napoli-Cagliari-Palermo rappresenta una novità assoluta per il nostro Gruppo che così conferma il proprio impegno per la continuità territoriale tra il Continente e le isole maggiori, nonché per i collegamenti tra la Sicilia e la Sardegna”, ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo partenopeo. “Saranno, infine, grandi la soddisfazione e l'orgoglio nel vedere finalmente una nave con la livrea Grimaldi Lines fare scalo nel porto della città di Napoli, in cui il nostro Gruppo ha da sempre il proprio quartier generale”.

## Piombino? Ancora

un nuovo collegamento ro-pax tra i porti di Piombino e Palermo da parte del Gruppo Grimaldi, la suddetta compagnia desidera precisare quanto segue: “Il porto di Piombino è, attualmente, oggetto di studio da parte del Gruppo Grimaldi per l'eventuale avvio di un collegamento merci e/o passeggeri per le isole maggiori. Tale nuovo servizio potrà essere lanciato solo qualora vengano soddisfatti una serie di requisiti di tipo operativo e commerciale i quali vengono attentamente valutati dal gruppo partenopeo”.

*Fin qui il comunicato, secco e deciso. Ma nella realtà delle cose, bisogna ammettere che l'operazione Grimaldi a Piombino ha lasciato parecchie perplessità aperte. Ne abbiamo scritto per primi, quando circolavano solo indiscrezioni. Poi lo stesso presidente dell'AdSP è intervenuto - nel numero scorso in questo giornale - con un'altrettanta lapidaria dichiarazione che ammetteva l'iniziativa a carattere sperimentale. Ed era stata anche fissata ufficialmente, a Piombino, la data del 1° giugno per l'avvio del collegamento ro/pax con Palermo.*

*Di più: gli uffici dell'agenzia Ghianda di Livorno e quelli dell'AdSP di Piombino avevano già predisposto la biglietteria, fatto le strisce di incolonnamento delle auto sul piazzale destinato al traffico, predisposto i servizi con i portuali e con i vigilanti. Mancava solo la concessione demaniale, che ovviamente - dicono a Palazzo Rosciano - richiede qualche tempo. Va anche dato atto che i tempi con i quali a Piombino si è predisposto l'attracco (nell'area cosiddetta dei traffici extra-regionali), si è attrezzata la biglietteria, sono stati fatti i lavori di adattamento e mobilitati gli addetti, sono stati davvero eccezionalmente rapidi rispetto a come ci si muove sui porti per i nuovi traffici.*

*Allora perché questo stop, sia pure - sembra di capire - temporaneo? Il Gruppo Grimaldi è una realtà molto seria e sperimentata, difficile pensare che abbia cambiato idea - e tempi - senza qualche precisa ragione. In mancanza di chiarimenti da parte dell'AdSP corrono ovviamente le illazioni: comprese quelle di ingerenze politiche, sindacali o chissà altro. Il nostro dovere è dare notizie e se possibile anche spiegarle. Stiamo cercando di farlo. E siamo ovviamente pronti a dare una mano nell'interesse del Sistema Portuale livornese, del Gruppo Grimaldi e dell'economia del lavoro locale.*

porto - ha spiegato - non ha avuto un collegamento ferroviario. A causa di questo limite non si riusciva a effettuare il passaggio dei container da mare a terra e, quindi, a giungere direttamente nei mercati del Nord

Italia e dell'Europa. A fine anno - ha concluso Agostinelli - abbiamo inaugurato il gateway ferroviario. Si tratta di un'importante realtà che offre maggiore competitività allo scalo e getta le basi per assicurare al porto di

Gioia Tauro un futuro più luminoso”. Dopo l'incontro in Autorità Portuale, gli studenti hanno potuto toccare con mano l'imponenza dell'infrastruttura portuale attraverso una visita guidata all'interno del terminal container.

## CON UN'ORDINANZA DELLA CAPITANERIA

# Genova apre alle maxiship



GENOVA - Con un'apposita ordinanza - scrive Ship2Shore - la Capitaneria di Porto di Genova ha rivisto al rialzo i limiti dimensionali delle navi portacontainer presso Calata Sanità, Ponte Idroscalo ponente, Ponte Etiopia ponente e Bacino di Pra'.

“Negli ultimi anni - riferisce ancora il sito - i concessionari avevano inoltrato all'Autorità marittima diverse istanze per consentire l'arrivo, presso i rispettivi terminal, di navi più grandi e più capienti al fine di rimanere al passo con l'evoluzione dei traffici marittimi, fortemente

caratterizzata dal gigantismo navale a livello globale - ricostruisce la Capitaneria, guidata dall'ammiraglio Nicola Carlone - Per rispondere a tali richieste, l'Amministrazione marittima con l'ausilio dei servizi tecnico nautici del porto e perfezionando procedure acquisite nel tempo, è arrivata a definire un vero e proprio iter procedimentale teso a consentire una valutazione, quanto più oggettiva possibile, sull'adeguatezza delle cosiddette navi 'fuori sagoma', ossia di quelle classi di unità di dimensioni - in larghezza, lunghezza e pescaggio - superiori agli ordinari traffici del

porto di Genova”. Entrando nel dettaglio, per quanto riguarda Calata Sanità, dove insiste il Terminal SECH, sarà possibile l'ormeggio di portacontainer con una lunghezza fuori tutto fino a 350 metri e con un pescaggio massimo di 14 metri.

Per quanto riguarda invece il ponte Idroscalo, dove insiste il Genoa Port Terminal (GPT) del gruppo Spinelli, potranno arrivare navi lunghe fino a 229 metri, larghe al massimo 38 metri e con un pescaggio non eccedente i 10,8 metri. Sempre per quanto riguarda il GPT, nuovi limiti dimensionali anche per Ponte Etiopia, con quattro diversi livelli. Potranno ormeggiare in questa banchina portacontainer lunghe fino a 269 metri, larghe fino a 33 e con un pescaggio massimo di 12,2 metri a prua e 12,6 a poppa; lunghe sino a 271,5 metri, larghe 43 metri e con un pescaggio fino a 11,5 metri; lunghe 280 metri, larghe 40,5 e con un pescaggio fino a 11,50 metri; infine lunghe fino a 294 metri, larghe fino a 32,2 metri e con un pescaggio di 11,50 metri.

Per tutti questi casi, la Capitaneria di Porto genovese ha previsto una serie di particolareggiate prescrizioni, che vanno dalla verifica delle condizioni meteorologiche sino al numero di piloti a bordo e di rimorchiatori in assistenza alla manovra.

# Genova Trasporti Marittimi tra la Sardegna e la Corsica

Concluso l'acquisto della M/N Ichunusa con la quale verrà operata la tratta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio



GENOVA - È formalmente stata notificata la firma dell'atto di compravendita tra la società GTM, Genova Trasporti Marittimi e BN di Navigazione per l'acquisto della M/N Ichunusa, utilizzata in passato dalla compagnia di navigazione elbana per operare la linea estiva tra Santa Teresa di Gallura in Sardegna e Bonifacio in Corsica.

GTM è una società partecipata al 50% da Finsea e al 50% San Giorgio del Porto, quest'ultima facente parte del Gruppo Genova Industrie Navali, di cui Finsea è già socia. Tramite l'acquisto della M/N Ichunusa, la società genovese opererà, già a partire dalla stagione in corso, la linea che collega la Sardegna con la Corsica, entrando in un mercato attualmente servito solo da Moby Lines.

«Siamo consapevoli di entrare in servizio in un momento storico sfidante per l'intera filiera turistica - afferma Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea - siamo però forti dell'esperienza maturata su questa tratta marittima in passato con BN Sardegna di navigazione, che ci permetterà di gestire la fase di start up con la giusta serenità; gli investimenti devono sempre guardare oltre l'orizzonte temporale di breve termine e avere visione più ampia».

Nave Ichunusa, costruita nel cantiere di Castellamare di Stabia da Fincantieri e varata nel 1985, è lunga 64 metri e larga 13 ed è dotata di due pinne stabilizzatrici, caratteristica tecnica studiata proprio per renderla in grado di operare in continuità territoriale tra la Corsica e la Sardegna, un tratto di mare da sempre caratterizzato da forti correnti e mareggiate. Inoltre, ha una struttura adatta a una linea breve, con un unico salone dalla capienza massima di 325 passeggeri e un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari, che corrispondono a quasi 50 auto.

“Abbiamo scelto di accompagnare Finsea in questo nuovo progetto in

un'ottica di diversificazione degli investimenti - spiega Pierenrico Beraldo, amministratore delegato

di GTM. “Grazie all'esperienza acquisita in ambito cantieristico, siamo inoltre convinti di poter sfruttare appieno ogni sinergia possibile con il mondo armatoriale - conclude Matteo Garré, presidente di GTM.

La nave già iscritta al registro internazionale, condizione necessaria per operare la linea, soggiormerà qualche giorno a Piombino, presso PIM, Piombino Industrie Marittime, per sottoporsi a piccoli lavori di refitting per poi proseguire il suo viaggio verso il porto sardo da dove entrerà ufficialmente in servizio entro fine giugno.

## CON UNA VISITA NEL PROGRAMMA PORTO-LAVORO A GIOIA TAURO

# Studenti liceali in banchina



CATANZARO - Gli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore “Petrucci - Ferraris - Maresca” di Catanzaro hanno fatto visita all'Autorità portuale e al porto di Gioia Tauro. Inserito nell'ambito delle attività di alternanza scuola-lavoro, l'incontro rientra tra le iniziative del progetto “nauticweb2021”, che punta a mettere in rete tutti gli istituti nautici della Calabria, per promuovere questo specifico indirizzo scolastico.

Accompagnati dalla dirigente Elisabetta Zaccone, gli studenti

sono stati accolti dal commissario Andrea Agostinelli, che si è intrattenuto con i ragazzi per illustrare il porto e le sue potenzialità, parlando dell'importanza dello scalo per lo sviluppo economico della Calabria. Ha, quindi, sottolineato l'eccellenza di questa infrastruttura, spesso poco conosciuta agli stessi calabresi, ma molto nota nel settore del trasporto container internazionale delle merci. “Il vostro porto - ha detto il commissario Agostinelli, rivolgendosi agli studenti - è il primo scalo di

transhipment d'Italia e il dodicesimo in Europa per connettività. Si tratta di una realtà importantissima, anche, per il vostro futuro. Vi invito ad essere orgogliosi e consapevoli delle opportunità che potrebbe offrire a tutti voi per il vostro percorso lavorativo in Calabria, da cui non bisogna emigrare”.

Nel corso dell'incontro, Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali dello scalo, mettendo in evidenza i punti di forza e anche di debolezza. “Per molti anni il nostro



**Centro Internazionale Spedizioni s.p.a.**

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

**57122 LIVORNO**  
Via delle Cateratte, 66  
ph 0586 887121

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

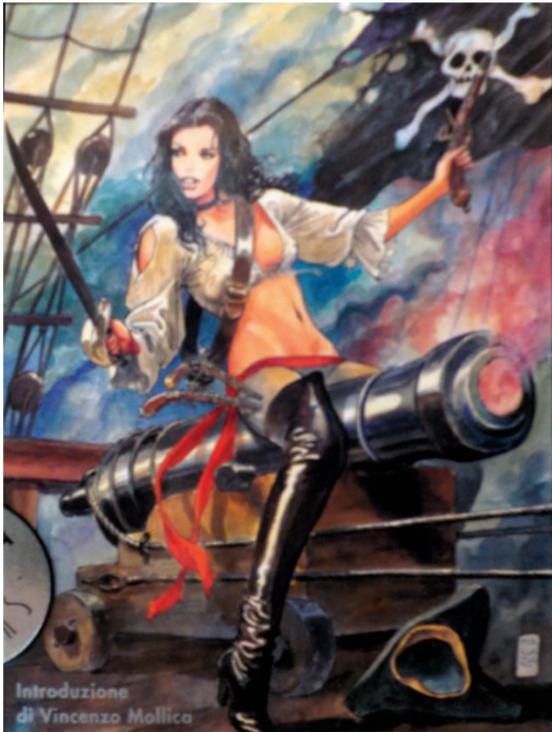
web: [cis-spedizioni.com](http://cis-spedizioni.com) - e-mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com)

**uffici nei porti principali**

la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

## Pirateria, una piaga inguaribile?

Ci scrive il lettore Luciano Lullia a commento del nostro articolo sui pirati del golfo di Guinea:



Nel disegno di Milo Manara: Una piratessa (Jolanda de Altamira) ai tempi della Tortuga.

militari a pattugliare l'area, comprese alcune italiane (vedi la foto). Ma le "guerre asimmetriche", come viene definita la pirateria, sono difficili da combattere perché elusive, con basi nascoste in aree spopolate e spesso inaccessibili, operate con piccole e velocissime imbarcazioni non radarabili e capaci di nascondersi come innocui battelli da pesca.

Oggi poi si ritiene che anche la pirateria del golfo di Guinea non sia opera solo di disperati alla fame, ma faccia capo a organizzazioni criminali con basi nei paesi avanzati e si servano di informazioni su carichi, rotte e punti deboli. Insomma, un fenomeno antico ma che si avvale anche di tecnologie avanzatissime. Si fa molto contro di esso, ma difficile estirparlo del tutto.

"Sono quarant'anni che sento parlare di pirateria e ancora non è stato fatto niente..."

\*  
Caro Lullia, se vogliamo essere più precisi noi leggiamo di pirati e pirateria da più di duemila anni. Ricordando che lo stesso Giulio Cesare fu rapito dai pirati, in navigazione per Rodi, e rimase loro prigioniero per 40 giorni. Poi ci sono le storie dei pirati fenici, dei saraceni, di quelli della Malesia (Sando-kan...) e dei pirati dei Caraibi celebrati anche da Salgari. Insomma, la pirateria è il secondo mestiere del mondo, dopo quello femminile cui è attribuito il primo.

Per quanto riguarda la pirateria moderna - tornando alle cose serie - non ci sembra che non sia stato fatto niente: anzi, quella del corno d'Africa (oceano Indiano) è stata praticamente debellata, sia pure a caro prezzo: con centinaia di navi

### Alla prova

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

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

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

A.F.

## Koper o Trieste, chi è il più incentivato?

Dal lettore Tommaso De Siano riceviamo questo telegrafico commento alle proteste di Trieste per la concorrenza di Stato sulla frontiera Est da parte della Slovenia:

Che Trieste si lamenti di incentivi sembra un ossimoro. Ne gode di reflui da cortina di ferro da oltre 70 anni...

\*

Il regime agevolato del porto di Trieste fa parte di accordi che risalgono, come il lettore correttamente ricorda, anche al periodo della "zona libera" seguita alla sconfitta dell'Italia nella seconda Guerra Mondiale. Oggi permangono alcuni "incentivi", come li chiama il signor De Siano, che peraltro sono tutti legati a normative che non dovrebbero creare problemi concorrenziali con gli scali di Slovenia e Croazia. Il tema è ovviamente delicato: specie se il porto di Koper (la nostra amata Capodistria) che tra l'altro è stato recentemente potenziato proprio da primarie imprese costruttrici italiane, arriva a politiche di dumping come sostengono gli utenti triestini.

## Solidarietà ai precari di Intempo in sciopero



Dalla segreteria provinciale della Federazione PCI di Livorno riceviamo:

Come Partito Comunista Italiano, Federazione di Livorno, vogliamo esprimere la nostra solidarietà ai lavoratori precari di Intempo che erano in presidio davanti all'Autorità di Sistema Portuale per rivendicare il diritto alla propria dignità calpestata per oltre 15 anni.

È ingiustificabile che in tutti questi anni non si sia trovato dalla tanto spaventata comunità portuale una soluzione per la stabilizzazione di questi precari, a fronte delle molte assunzioni che nel porto vi sono state, e soprattutto davanti a un percorso che avrebbe dovuto concludersi con l'assunzione nell'articolo 17 come naturale conseguenza della loro professionalizzazione in Intempo, e alla luce della mole di picchi di lavoro che oggi ALP sta vivendo.

La verità è che come abbiamo già molte volte scritto la legge che regola il lavoro portuale nasce da una cultura neo liberista che vede nella depauperazione e intensificazione del lavoro i cardini sui quali poggia, l'appalto e il subappalto, che sono gli strumenti con i quali si è disarticolato il mondo del lavoro frammentandolo in una lotta fratricida in cui le classi padronali ne raccolgono i risultati ed aumentano i loro profitti e la loro forza contrattuale, e le ultime scelte del Governo in questa materia acuiscono tali dinamiche.

Per questo siamo convinti che solo una rinnovata coscienza collettiva di classe, che deve essere portata avanti dagli elementi più coscienti in seno al movimento operaio, possa ricucire le lacerazioni in seno tra i lavoratori, per una rinnovata unità in grado di contrapporsi allo strapotere datoriale. Non di pace sociale abbiamo bisogno ma di ripartire dalle lotte di giustizia sociale come queste, dalla solidarietà di classe, da un rinnovato sentimento che ci faccia sentire tutti ovunque collocati parte di una stessa comunità, dove la lotta di uno è la lotta di tutti.

\*

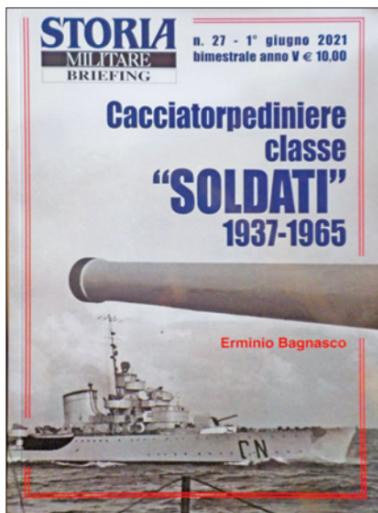
Su queste pagine non facciamo politica, ma la solidarietà espressa ai lavoratori di Intempo esula dai temi di partito per investire il mondo delle banchine, dove tutti dovrebbero avere uguali diritti ma esistono evidentemente categorie più...uguali di altre. È un vecchio problema quello della regolamentazione degli art. 17 che fa capo a una normativa più volte affrontata ma mai risolta. Nei porti, a Livorno come altrove, certe disuguaglianze fanno male, anche se il mercato come sempre si dimostra spesso spietato.



## LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

### Storia Militare Briefing "Cacciatorpediniere classe soldati" 1937-1965 Di Erminio Bagnasco



Nella nota ed apprezzata collana dell'editrice "Storia Militare" di Brescia, questo bimestrale del 1 giugno rappresenta una doppia chicca. Da una parte il centinaio di pagine sontuosamente illustrate, scritte dal comandante Erminio Bagnasco, fondatore della collana più di 40 anni fa, che già a suo tempo trattò l'argomento per un volume della Albertelli; dall'altra la serie di immagini in parte inedite, che lo stesso autore ha raccolto in anni di lavoro e di studio. In sostanza, una pubblicazione, quella odierna, che non fa rimpiangere i ben due volumi che Erminio Bagnasco dedicò ai CT

per Albertelli.

I cacciatorpediniere italiani sono stati, nello sfortunato conflitto mediterraneo contro la preponderante flotta inglese, sia il naviglio che più di ogni altro ha combattuto realmente, a cannonate e a lancio di siluri. Relativamente più veloci dei caccia avversari, i CT italiani erano però meno pesantemente armati: e specialmente, risentivano di interventi di manutenzione affrettati, spesso causa di avarie che ebbero anche conseguenze fatali. Per tutti, lo testimonia la fine dal "Lanciere", che affondò dopo la battaglia navale di

capo Matapan perché in piena burrasca di libeccio si bloccarono alcune delle caldaie e la nave senza governo delle macchine si intraversò andò giù come un sasso.

In compenso, questi agili e leggeri caccia furono capaci di sopravvivere a danni incredibilmente estesi riportati in battaglia. Il Carabiniere ebbe l'intera poppa asportata da un siluro ma rimase a galla e poté essere riparato. Corazziere e Grecale si scontrarono in una manovra ad alta velocità, riportarono la prua tranciata ma rimasero a galla e rientrarono in porto per la ricostruzione. Ed altri ancora, semidistrutti dai bombardamenti ai porti, poterono tornare in efficienza. Sempre tra i caccia italiani - che ebbero un alto grado di perdite - qualcuno morì portandosi dietro il nemico: è celebre la storia del caccia Tarigo che sconquassato dalle cannonate di un gruppo navale inglese, mentre affondava silurò e si portò dietro il caccia Mohawk.

I caccia classe soldati ebbero pochi superstiti: su 19 unità alla fine della guerra ce ne rimasero due. Furono centinaia i nostri morti. E divenne amaramente celebre tra gli equipaggi che andavano a combattere la canzoncina (ricordata da Erminio Bagnasco a pagina 2):

"Bambine innamorate  
Voi la guerra non fate  
Neppur le corzate  
Solo i fessi dei CT..."

Che l'abbiano fatta bene non c'è dubbio: tanto che dopo la resa, i pochi caccia rimasti furono accaparrati come danni di guerra, contesi tra Francia, URSS e alleati di Gran Bretagna. Oggi rimangono alcuni dei loro nomi in recenti fregate, anche se le nuove generazioni non ricordano (forse è meglio così...) le gesta dei loro avi.

la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**la pagina dei  
**lettori**

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Crociere, urgente

milioni in dragaggi, rifacimenti di accosti e stazioni marittime, nuovi collegamenti e servizi di trasporto, da Messina a La Spezia, da Genova a Savona, Taranto, Salerno, Ravenna, Palermo, Livorno ed altri.

Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indiretta sul territorio in cui operano.

Vanno assolutamente adottate soluzioni per alleggerire in questa fase i costi delle imprese e che riguarda tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo, con misure specifiche di sostegno come quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli omologatori.

## LA GAZZETTA MARITTIMA

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

**Direttore responsabile**  
ANTONIO FULVI

**Commerciale/PR/Am.**  
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

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

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

Stampato su carta  
ecologica

### ALL'INTERNO

Tempi e costi della rivoluzione GNL.	a pag. 4
"MSC World Europa": il futuro delle crociere.	a pag. 4
Gioia Tauro, bilancio ok.	a pag. 4
Vicino ai marittimi lavoratori-chiave.	a pag. 4
Confitarma: emissioni -30%.	a pag. 5
Navi robotiche innovative per ricerca dati oceanici.	a pag. 5
Treni a idrogeno in Centro-Italia.	a pag. 5
Covid e igiene: attenti a casa!	a pag. 5
Garmin più BikerX.	a pag. 6
Dall'Università del Salento Borse di Studio internazionali.	a pag. 6
Ricostruire il galeone "Livorno".	a pag. 6
Il Club Nautico Versilia e il nuovo Consiglio Direttivo.	a pag. 6
Fincantieri acquisisce INSO.	a pag. 7
Trieste-Cina anche più ferrovia?	a pag. 7
Asamar, via alla "remontada"!	a pag. 7
Studenti liceali in banchina.	a pag. 8
Genova apre alle maxiship.	a pag. 8
Genova Trasporti Marittimi tra la Sardegna e la Corsica.	a pag. 8
Pirateria, una piaga inguaribile?	a pag. 9
Koper o Trieste, chi è il più incentivato?	a pag. 9
Solidarietà ai precari di Intempo in sciopero.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "Cacciatorpediniere classe soldati" di Ermínio Bagnasco.	a pag. 9

"Si tratta di aziende a capitale privato che operano in "concessione" dallo Stato, per le quali la questione della riduzione dei canoni in questa fase di crisi non è più rinviabile!"

Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica chiedono pertanto al parlamento - conclude la nota - di farsene carico in sede di conversione del DL Sostegni-bis e al governo di sostenerne l'approvazione."

## Giornata dell'Ambiente

*ecosistemi del pianeta, cercando di passare dallo sfruttamento della natura alla sua guarigione. Belle parole: e belle anche le celebrazioni previste per la giornata odierna, in parte per iniziativa di istituzioni e associazioni ambientaliste, in parte (purtroppo) anche per iniziativa di chi, con la scusa di difendere l'ambiente, fa parecchio fumo ma pochissimo arrosto. Torna di attualità l'antico comando della Marina Militare borbonica: "Facciamo finta di darci tanto da fare, ma senza costrutto. Vogliamo dirlo? È "quasi" nella norma...."*

*Per la difesa dell'ambiente mare, superati gli storici inquinamenti da idrocarburi e svuotamenti di sentine delle navi, superati - speriamo - i criminali affondamenti dei rifiuti tossici con relitti ben riempiti di scorie, superati gli sversamenti nei porti, rimangono purtroppo tante altre fonti micidiali: i fiumi, gli scarichi di vecchie centrali elettriche, l'accumulo di rifiuti dove non si sono voluti i moderni termovalorizzatori, eccetera. Poi c'è il miliardo di piccoli abusi, spesso con le autorità preposte che si coprono gli occhi per amor di pace: basta guardare nelle darsene dei pescherecci - Livorno compreso, proprio di fronte alla Capitaneria - dove i cartelli stessi delle Capitanerie con i divieti sono non solo ignorati, ma vilipesi: accumuli di rifiuti, qualche volta pratiche commerciali al limite del lecito, eccetera. Il mare, il nostro mare, non solo nella Giornata Mondiale dell'Ambiente si meriterebbe di più. E sta a tutti noi, quando necessario, provare anche a educare i cosiddetti educatori.*

## Traghetti, abolire limiti

delle 87 isole minori e Assarmatori, l'associazione che raggruppa la quasi totalità delle imprese di navigazione che operano nei collegamenti a corto raggio, hanno inviato ai ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, nonché, in contemporanea, ai presidenti delle Regioni di cui fanno parte le comunità che vivono sulle isole. Oggetto dell'appello la norma che limita al 50%, rispetto alla capacità delle navi, il numero dei passeggeri che possono effettivamente essere imbarcati per ogni corsa.

Nonostante tutte le isole minori oramai siano state dichiarate Covid-free (in quanto chi vi abita o vi lavora è già stato vaccinato) e nonostante gli standard di sicurezza adottati dagli armatori per le navi che garanti-

scono il trasporto passeggeri da e per le isole, abbiano abbondantemente dimostrato efficienza e affidabilità - dice il documento - le attuali misure di contenimento continuano infatti a imporre a traghetti, aliscafi e mezzi veloci un coefficiente di riempimento non superiore al 50%; una vera e propria eccezione visto che tale limitazione non è prevista per altre tipologie di trasporto, come quello aereo.

Dimezzare la capacità di trasporto dei passeggeri significa procurare danni al mercato turistico locale, che rappresenta la principale fonte di redditi e di ricchezza per le imprese locali, i lavoratori e le stesse comunità insulari, e il danno è ancora più grave perché il turismo è per queste realtà un'attività esclusivamente estiva e la stagione turistica sta già iniziando. Ma far viaggiare le navi con il limite del 50% dei passeggeri ha effetti pesantissimi anche per le compagnie di navigazione che da inizio della Pandemia hanno continuato a garantire la continuità territoriale tra isole e terraferma, nonostante il calo dei ricavi e la perdurante mancanza di ristori, ivi compresi quelli che avrebbero dovuto essere già versati per legge.

I presidenti di Ancim Francesco Del Deo e di Assarmatori Stefano Messina, hanno quindi inviato una lettera a ministri e presidenti di Regione, auspicando un loro intervento "affinché il trasporto marittimo locale e regionale sia subito messo nelle condizioni di intercettare l'auspicata ripresa della mobilità interregionale e turistica generata dall'evidente successo del piano nazionale di vaccinazione anti-Covid e nel contempo possa svolgere una funzione di volano economico per l'intero settore turistico rispetto alla prossima stagione estiva".

In particolare Del Deo e Messina hanno ricordato, tra l'altro, che 1) le dotazioni di sicurezza anti-Covid presenti a bordo delle navi sono in grado di proteggere quote di passeggeri ben superiori al 50% fissato da una norma ormai palesemente superata; 2) il ricambio dell'aria è sempre garantito, anche in navigazione; 3) prima dell'imbarco viene controllata la temperatura di ogni singolo passeggero e a bordo permane l'obbligo di indossare le mascherine; 4) imbarco e sbarco dei passeggeri sono organizzati in modo da separare i flussi, evitando quindi assembramenti, mentre a bordo gli spazi comuni garantiscono il necessario distanziamento.

## Circle SpA all'Integrae

& ceo, incontrerà la comunità finanziaria al fine di condividere i risultati al 31 dicembre 2020 e il piano di sviluppo strategico della Società secondo il percorso

**LOGI83**  
Progettiamo efficienza, insieme.

**GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING**

**INGEGNERIA LOGISTICA**

**TRASPORTI E MONTAGGI**

**LOGISTICA PER E-COMMERCE**

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)  
Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340  
[info@consorzilogi83.it](mailto:info@consorzilogi83.it) - [www.consorzilogi83.it](http://www.consorzilogi83.it)

delineato nella "Connect 4 Agile Growth - Strategic Road Map 2024" (cfr comunicato stampa 30 novembre 2020 e presentazione "Circle Investor Day - Investor Industrial 2024 Presentation - 2020 12 01" alla sezione "Presentazioni e ricerche" del sito <https://www.circletouch.eu/investor-relations>), focalizzata su quattro pilastri: evoluzione dei prodotti proprietari e dei nuovi servizi "federativi", crescita dei servizi EU con riferimento alle opportunità derivanti dal fondo Next Generation EU, espansione geografica ed operazioni di "systematic M&A".

La presentazione istituzionale sarà pubblicata contestualmente all'evento sul sito [\[circletouch.eu\]\(http://www.circletouch.eu\) nella sezione "Investor Relations/Presentazioni e ricerche".](http://www.circle-</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

La Società, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento Emittenti AIM, ha provveduto ad aggiornare il calendario degli eventi societari 2021 con indicazione della data in cui si terrà l'Investor Day e disponibile sul sito [www.circletouch.eu](http://www.circletouch.eu) nella sezione "Investor Relations/Eventi Societari".

## Federagenti in assemblea

teristica identificativa degli agenti e non casualmente testimoniato da

un libro che sarà presentato proprio nel corso dell'assemblea.

Già nelle prossime settimane saranno messi a punto e resi pubblici i dettagli dell'evento che si tradurrà anche nell'occasione per un ricompattamento degli operatori che hanno difeso una linea del fronte particolarmente difficile e che oggi sono chiamati a dimostrare la loro capacità di stimolo e traino per il cluster marittimo e portuale.

Fin qui la nota. L'assemblea affronterà anche i temi della informatizzazione che investono sia la categoria sia le relazioni di lavoro dell'intero mondo della logistica.

**Sogese**  
container frigo « box » prefabbricati

**YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER**

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

**NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO**

**Idea Freddo**  
[www.ideafreddo.it](http://www.ideafreddo.it)

**NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI**

**StockSolution**  
[www.stocksolution.it](http://www.stocksolution.it)

**NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI**

**QuickBox**  
[www.quickbox.info](http://www.quickbox.info)

+39 0586 20111 | [info@sogeseitalia.it](mailto:info@sogeseitalia.it) | [www.sogeseitalia.it](http://www.sogeseitalia.it)

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