



LA GAZZETTA MARITTIMA

PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 1

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 6 GENNAIO 2021

LA NOTA D'INIZIO D'ANNO DEL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA LIVORNO-MASSA CARRARA

Lotto Zero: priorità per il rilancio della costa

Ammodernare i collegamenti autostradali e superstradali vetusti che strozzano lo sviluppo dell'area livornese - Le urgenze per la logistica

Anno nuovo: il bye-bye Gran Bretagna

LIVORNO - Non intendomi di grande politica (e nemmeno di quella piccola, se ci penso bene) ma specialmente non avendo alcuna dimestichezza con la grande economia, mi sto chiedendo in questi giorni che cosa ci comporterà l'avvenuta secessione della Gran Bretagna dall'Unione Europea.

Mi consola, ma solo fino a un certo punto, leggere che i pareri degli esperti sono del

Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)



Piero Neri

LIVORNO - "I riflettori sulla carenza delle nostre infrastrutture si sono riaccesi - ha scritto il presidente di Confindustria Livorno/Massa Carrara dottor cavaliere del lavoro Piero Neri - grazie alla campagna con cui Il Tirreno, sin dall'esordio della nuova redazione, sta ripercorrendo, una per una, le lacune dei collegamenti; specialmente quelli stradali, come il

(segue a pagina 8)

Regione Toscana ok alla proroga delle concessioni

ROMA - La Giunta Regionale Toscana con propria delibera n. 1587 del 14/12/2020 ha approvato la circolare inerente la proroga delle concessioni demaniali marittime, fluviali e lacuali anche di competenza dell'Autorità Portuale Regionale in applicazione dell'articolo 100, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104.

"Un percorso di confronto - sottolinea il presidente Assonat-Concommercio Luciano Serra - che trovò inizialmente l'attenzione del Gruppo Italia Viva, che fece approvare una delibera Consiliare, impe-

(segue in ultima pagina)

IL NUOVO ORDINE DA PARTE DEL MINISTERO DELLA DIFESA ITALIANO

Sottomarini, quattro U-212 a Fincantieri

La prima coppia costerà 1,35 miliardi di euro - La ricaduta sull'indotto, con lavoro anche per la Leonardo (ex Wass ed ex Whitehead Motofides) di Livorno



ROMA - È certamente una buona notizia per Fincantieri, ma anche per l'intera filiera delle aziende della nostra difesa. Con un contratto già noti-

(segue in ultima pagina)

Così Leonardo avrà la sua parte

LIVORNO - Per noi livornesi la notizia, che in campo nazionale è molto sottovoce e in campo locale praticamente ignorata, ha invece parecchio valore: perché comporterà importanti sotto-commesse a quell'azienda Leonardo che opera nell'immediata

A.F.
(segue in ultima pagina)

IN ATTESA DELLE AUTORIZZAZIONI DELLE AUTORITÀ ITALIANE DI CONTROLLO

F2i Holding Portuale acquisisce MarterNeri

Nasce il primo operatore italiano nel comparto portuale delle merci rinfuse solide, settore strategico per l'industria nazionale



Giorgio Neri: più forza ma come prima

LIVORNO - Giorgio Neri è passato, negli anni, da giocatore solitario nel campo del terminalismo e della logistica a socio importante di gruppi sempre più importanti. Perché è un imprenditore intelligente e ha capito da tempo che il "nanismo" delle aziende in questo campo potrà anche solleticare qualche vanità, ma alla fine porta ad essere spazzati via da chi ha strumenti mondiali e specialmente tanto cash. Così l'azienda creata da suo padre e già potenziata da lui negli anni immediatamente

A.F.
(segue in ultima pagina)

MILANO - Colpo grosso nel mondo della logistica proprio alla fine dell'anno 2020: F2i SGR, il principale Fondo Infrastrutturale italiano, ha siglato l'accordo per l'acquisizione da VEI Log Spa del gruppo MarterNeri, gestore di terminali portuali a Monfalcone e Livorno. MarterNeri, le cui attività sono state avviate nel 1969 dalle famiglie fondatrici, è titolare di concessioni e autorizzazioni a

(segue in ultima pagina)

FEDERICA ARCHIBUGI DI FEDERAGENTI LANCIA SUL MARE LA SUA SFIDA

"Giovani, risorsa da subito"

L'appello del comparto per la formazione più avanzata e per la collaborazione delle forze nuove nelle altre associazioni che operano nella logistica



Federica Archibugi

ROMA - Federica Archibugi, nuova generazione della nota

(segue a pagina 8)

MSC Crociere posticipa il via per la Grecia

GINEVRA - MSC Crociere ha annunciato l'estensione della pausa operativa di MSC Magnifica a causa delle ulteriori misure di lockdown disposte dal governo greco per limitare la diffusione della pandemia a terra. Si tratta di misure che probabilmente saranno estese oltre l'attuale periodo di va-

(segue a pagina 8)



Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

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.net | www.tricom.srl.net

PER INIZIATIVA CONGIUNTA DI ASSOPORTI E ASSITERMINAL

Concluso ciclo di webinar con gli operatori stranieri

Gli incontri sul web fanno parte dell'accordo siglato nel 2018

ROMA - Si è concluso nei giorni scorsi il ciclo dei webinar organizzati nel quadro del progetto Invest in Italy unitamente all'Associazione dei Porti Italiani e all'Unione degli Interporti Riuniti.

Obiettivo degli incontri è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, sviluppate nell'ambito del progetto Invest in Italy, realizzato congiuntamente da Ice Agenzia e Invitalia, all'interno delle dinamiche degli sviluppi logistici dei Paesi target che hanno espresso interesse sul mercato italiano.

I webinar inseriscono nell'ambito delle attività previste dall'accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il Sistema Paese ed introdurre l'investitore estero quale attore strategico

per l'evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti.

Grazie a questi eventi digitali, nonostante l'emergenza sanitaria ancora in corso, i porti, gli interporti e tutto il sistema della logistica italiana hanno potuto incontrare e presentare la propria realtà e la propria offerta a molti operatori stranieri del Far East, Middle East e Nord Europa.

Il proposito è quello di mantenere l'attenzione al ruolo fondamentale assolto dalle infrastrutture portuali e interportuali, che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e distributiva, oltre che puntare allo sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica.

È utile ricordare che il nostro paese può contare su 16 Autorità di Sistema Portuale e 23 Interporti, entrambi nodi fondamentali di interscambio per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni. Per quanto riguarda l'annualità di riferimento per l'avvio delle attività congiunte nel 2018: - in volumi: il 57,4% dell'import avviene via mare ed il 22,9% via strada il mare rimane una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. Ciò è dimostrato anche dal fatto che gli scali italiani, per la loro posizione geografica e per la loro dotazione logistica, ospitano rotte interessate a Medio ed Estremo Oriente. Il ruolo degli interporti si evidenzia invece soprattutto negli scambi terrestri con il resto d'Europa.

DALLA DIREZIONE MARITTIMA DI LIVORNO

Operazione "Frontiere tracciabili"

Sequestrate tre tonnellate di pescato e una rete illegale a un peschereccio



LIVORNO - Tre tonnellate di prodotti ittici e 1 attrezzo da pesca sottoposti a sequestro, 45 operatori multati per un totale di 70.000 euro di sanzioni, 247 ispezioni, 45 illeciti di cui 1 a carattere penale. Si sintetizzano così i dati - a livello regionale - dell'operazione di controllo sulla filiera della pesca, in mare e a terra denominata Frontiere tracciabili, condotta dalla Guardia Costiera della Direzione Marittima della Toscana durante il periodo delle festività natalizie in cui, nonostante il frangente emergenziale in atto, la domanda di prodotti ittici è aumentata in maniera esponenziale. L'operazione complessa, partita all'inizio di dicembre, si inquadra nel più ampio contesto nazionale, perché disposta su tutto il territorio dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e ha visto impegnati gli ispettori pesca in una serie di mirati controlli concentrati

soprattutto sulle grandi piattaforme logistiche di distribuzione, ove peraltro principalmente viene accentrato anche il prodotto ittico proveniente dall'estero. Le verifiche, mirate a tutelare in particolare il "Made in Italy" si sono svolte presso i punti di ingresso nel territorio italiano come il porto di Livorno, presso i depositi delle società di importazione nell'entroterra toscano nonché presso i rivenditori all'ingrosso e si sono focalizzate sulla verifica della bontà dei prodotti della pesca importati, alla corrispondenza dei requisiti di qualità e tracciabilità, garantendo tutte le informazioni necessarie ad attestarne la loro provenienza legale. Ed è proprio nel corso di una verifica ispettiva effettuata nei magazzini di una Società di importazione di alimenti, sita a Campi Bisenzio (FI), gestita da una società amministrata da un cittadino di nazionalità cinese, che

la Guardia Costiera di Livorno ha sequestrato alcune partite di prodotti ittici, oltre 2 tonnellate, importati dal Sud Africa e commercializzati sul territorio nazionale con denominazioni risultate non conformi rispetto a quanto previsto dal Decreto del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali in data 22 settembre 2017 che indica le denominazioni commerciali da attribuire alle specie ittiche di interesse commerciale italiano. In merito a tale verifica, sono tuttora in corso ulteriori accertamenti al fine di stabilire se il titolare della società sia in possesso dei dovuti documenti inerenti alla tracciabilità commerciale. A Livorno e Firenze, invece, gli ispettori pesca della Guardia Costiera hanno eseguito controlli presso due distinti grossisti e anche in questo caso circa 800 Kg di merce, risultata scaduta e in parte priva di documenti attestanti la tracciabilità, sono stati immediatamente sottoposti a sequestro amministrativo. Ai titolari degli esercizi sono state comminate sanzioni amministrative per un totale di 5000 euro.

Durante un controllo in mare, finalizzato alla repressione dei fenomeni di pesca illegale, un peschereccio di Castiglioncello è stato sorpreso ad operare con una rete a strascico non conforme alla normativa nazionale ed europea, perché dotata di maglie inferiori all'ampiezza minima consentita, un artificio costruttivo capace di arrecare gravi danni alle risorse ittiche e all'ecosistema marino per la potenziale cattura di specie in fase di crescita. È così scattato il sequestro, oltre che delle reti illegali, anche del pescato, donato a enti caritatevoli e da questi distribuiti a famiglie bisognose. Al comandante dell'imbarcazione è stata comminata una sanzione di 2.000 euro.

A CONCLUSIONE DI UN 2020 CHE HA MESSO ALLA PROVA TUTTO IL COMPARTO NAUTICO

Katia Balducci: "Un anno difficile, ma obiettivi raggiunti per NAVIGO"

I nuovi servizi e la continua vicinanza ai soci, scrive il presidente, hanno consentito di mantenere il primato mondiale



Katia Balducci

posto da 15 persone, tra dipendenti diretti e collaboratori, senza il ricorso alla cassa integrazione o a richieste di contributi integrativi di quote societarie. Abbiamo sostenuto le persone nello smartworking attrezzando tutti per lavorare da casa e fornito il servizio mensa a tutti quelli che invece si sono dovuti spostare per lavoro.

"I soci NAVIGO - scrive ancora Katia Balducci - hanno potuto contare sulle attività consolidate, sia su nuovi servizi grazie alle scelte del CdA, adottate già da tempo, di diversificare i campi di intervento e di suddividere le azioni in cinque aree: progetti di ricerca e sviluppo, eventi, formazione, servizi e portualità. La struttura operativa dinamica ha permesso di spostare le professionalità da un'area all'altra a seconda delle richieste e tanti soci si sono rivolti a NAVIGO anche, ad esempio, per servizi di e-commerce e digitalizzazione. I temi del domani su cui stiamo lavorando sono nuove propulsioni, materiali leggeri e di seconda vita, tecnologie di connessione e automazione, innovazioni digitali di processo e i principali contesti legati ai temi del Recovery Fund.

"Un modello organizzativo flessibile che è stato premiato e ci ha permesso di superare con serietà questo duro anno facendo squadra e adottando un protocollo unico per lavorare più in sicurezza possibile per l'emergenza Covid-19. Innovare, sapere affrontare le difficoltà e ope-

rare uniti sono aspetti fondamentali per mantenere la leadership mondiale. L'industria nautica italiana ha saputo tenere grazie alla vocazione internazionale e al rinnovato interesse del mercato interno con un +12% nel 2019, quinto anno consecutivo di crescita a doppia cifra. I numeri elaborati da Confindustria Nautica sottolineano una produzione industriale intorno ai 5 miliardi di fatturato: valore quasi doppio rispetto ai minimi del 2013/2014. L'intera filiera si attesta sui 12 miliardi, con oltre 183.000 occupati e nella classifica 2019 degli esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica, l'Italia è al secondo posto con 2,6 miliardi di dollari, in crescita del +19,6% rispetto al 2018.

Per quanto riguarda il saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica, sempre Confindustria Nautica classifica l'Italia prima con un totale di 2,2 miliardi di dollari.

Le piccole e medie imprese si stanno orientando all'innovazione e alla digitalizzazione e questo è un segnale di crescita del tessuto economico che sarà pronto e fiducioso verso nuove sfide nel 2021 e negli anni a venire.

"Un sincero ringraziamento a tutti i dipendenti e ai collaboratori guidati egregiamente dal direttore Pietro Angelini, - conclude la Balducci - a tutti i membri del CdA e a tutti i nostri soci che dimostrano sempre fiducia e attenzione alle nostre proposte".

PER LA TUTELA DEI CONSUMATORI NEL NORD SARDEGNA

Ad Olbia controlli sul pesce "estero"

L'operazione nell'ambito di "Frontiere tracciabili" della Guardia Costiera

OLBIA - La Direzione Marittima di Olbia è ancora impegnata, in tutto l'ambito del Nord Sardegna, in una operazione complessa sulla filiera della pesca finalizzata a contrastare il rischio a cui è esposto il consumatore finale nell'acquisto di prodotti ittici provenienti dall'estero immessi sul mercato privi delle necessarie informazioni sulla provenienza e, molto spesso, non idonei al consumo umano poiché non rispondenti ai necessari parametri di qualità e genuinità.

Infatti, nonostante il frangente emergenziale in atto, la domanda di prodotti ittici è comunque aumentata in maniera esponenziale in questo periodo dell'anno; da ciò è nata l'esigenza di tutelare il cittadino per garantire l'acquisto di prodotti ittici sicuri, controllati e certificati e rispondenti ai necessari requisiti di

genuinità, igiene, qualità e tracciabilità, allo scopo di evitare la possibile immissione nella media e piccola distribuzione di prodotti della pesca pericolosi per i consumatori finali.

Le attività degli ispettori specializzati nel settore della pesca sono così focalizzate, in particolare, sui prodotti importati dall'estero, a tutela del "Made in Italy" e a sostegno degli operatori nazionali del settore della pesca, già colpiti dalle difficoltà connesse all'emergenza epidemiologica in atto, ed a contrasto allo smistamento di tali prodotti in maniera illegale e non concorrenziale sul mercato italiano attraverso la grande e media distribuzione.

Gli uomini e le donne della Direzione Marittima di Olbia hanno effettuato una serie di mirati controlli concentrati soprattutto sulle piatta-

forme logistiche di distribuzione, sui porti nonché verifiche lungo le strade del Nord Sardegna.

Tale dispositivo operativo ha permesso di registrare, ad oggi, oltre 500 controlli che in taluni casi hanno dato adito a sanzioni elevate per irregolarità varie, senza tuttavia riscontrare particolari situazioni di rischio a livello igienico-sanitario ovvero frodi a carico dei consumatori.

"Questa operazione - ha affermato il direttore marittimo di Olbia, capitano di vascello Giovanni Canu - conferma l'attenzione che la Guardia Costiera rivolge per la tutela dei nostri cittadini e dei nostri pescatori, ancor più in un frangente delicato quale quello che stiamo attraversando e dando risposte concrete alla necessità di tutela dei nostri corregionali".



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



Alla Guardia Costiera italiana massimo voto da quella USA

Un prestigioso attestato per la qualità del servizio negli ultimi tre anni - Privilegi alle nostre navi



ROMA - La Coast Guard degli Stati Uniti d'America ha assegnato al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il prestigioso riconoscimento denominato QUALISHIP21-Quality shipping for the 21st Century che viene attribuito esclusivamente alle Amministrazioni di bandiera che hanno conseguito, nell'ultimo triennio, prestazioni di eccellenza nel campo marittimo.

Infatti, dalla lettura del report annuale della USCG - anno 2019, si rileva che l'Italia - confermando i positivi risultati già conseguiti negli anni precedenti - con 56 distinti arrivi di navi di bandiera nazionale e nessun fermo, ha mantenuto una bassa percentuale di detenzioni nel triennio

di riferimento 2017/2019, toccando addirittura lo zero percentuale nello scorso 2019 e rientrando, quindi a pieno titolo, tra i Paesi eleggibili per l'ambito riconoscimento. Questo garantirà alle navi nazionali, che scalano porti degli Stati Uniti, un regime di visite/controlli agevolato.

Oltre a tale importante traguardo si ricorda che l'Amministrazione italiana ed il suo naviglio è, da numerosi anni, nella "White list" di tutti Memorandum of Understanding del mondo ed è collocata, nell'ambito del Memorandum di Parigi (ParisMou) - del quale, si ricorda, fanno parte gli Stati costieri europei con l'aggiunta di Federazione Russa e Canada - tra le prime 20 nazioni al mondo per

standard qualitativi di sicurezza.

Tali pregevoli risultati sono stati conseguiti grazie alla professionalità ed al rigore con i quali ha operato il personale della Guardia Costiera italiana in sinergia con gli Organismi riconosciuti, unitamente al grandissimo senso di responsabilità, all'entusiasmo ed alla elevata preparazione dimostrata dall'intero cluster armatoriale e dagli equipaggi della marina mercantile italiana.

Le qualità dell'armamento, l'altissimo standard di sicurezza e la particolare attenzione per l'ambiente marino fanno di questo segmento della nostra economia uno dei settori trainanti e di eccellenza del nostro sistema Paese.

CON UNA TAVOLA ROTONDA IN STREAMING

Assiterminal s'interroga su tasse e governance

Alla ricerca di efficienza del sistema nel comparto della logistica nazionale



Luca Becce

ROMA - Assiterminal in collaborazione con Clickutility Team

ha organizzato via web una tavola rotonda "per un confronto aperto e approfondito sui principali scenari della portualità nel nostro Paese". Nel sottotitolo: Tassazione dei porti e governance della portualità: Senza chiarezza e progettualità industriale, quale sistema?

L'evento, ha annunciato il presidente di Assiterminal Luca Becce, avrà luogo il 14 gennaio prossimo dalle 11. Grazie al prezioso contributo dei numerosi esperti e protagonisti del cluster e della politica che intervengono - scrive Becce - vorremmo fare chiarezza attraverso proposte e contributi concreti per rendere davvero efficiente il nostro comparto all'interno del sistema logistico

italiano. Si può iscriversi tramite il link https://clickutilityteam.zoom.us/join/register/WN_R1xu3n81TDG7oTyUU2RdjA.

Partecipa in streaming: Luca Becce, presidente, Assiterminal; professor Francesco Munari; professor Stefano Zunarelli; professor Francesco Parola; avvocato Davide Maresca; Daniele Rossi, presidente, Assoport; Mario Mattioli, presidente, Confitarma; Gian Enzo Duci, vice presidente, Confrtrasporto; Umberto Masucci, presidente, The International Propeller Club Port of Naples; onorevole Raffaella Paita; onorevole Davide Gariglio; onorevole Edoardo Rixi; Marco Conforti, vice presidente, Confetra.

Moderata: Vito De Ceglie, Shipmag.

SI MOLTIPLICANO LE PROPOSTE DI SCAFI CON I "FOILS"

Ecco le barche con le ali



LIVORNO - Da principio furono gli aliscafi: Nomen Omen, avrebbero detto i latini, cioè il nome stesso identificava scafi con le ali, nel loro caso immerse. Il tema fu sviluppato in Italia ai cantieri Rodriguez, con una grande diffusione in tutti i continenti, e con esemplari che ancora navigano facendosi onore.

Poi, un po' alla volta, siamo arrivati ai foils, cioè alle alette subacquee più o meno mobili che ormai hanno invaso anche la Coppa America; dove la prossima sfida si correrà tra imbarcazioni a vela che della tradizione mantengono ormai solo le vele, e se guardiamo materiali e tagli nemmeno quelle. Roba da specialisti, da esasperati della velocità pura

sull'acqua? Abbandoniamo pure l'idea: oggi, specialmente sui laghi, si corrono campionati di vela con derive dotate di foils (vedi la prima foto) che una volta in sostentamento raggiungono velocità impossibili agli scafi immersi. Per i Coppa America, che pure sono barconi di oltre 20 metri con equipaggi numerosi e servomeccanismi sofisticati (e santi) si parla di velocità oltre i 50 nodi una volta lanciati. Niente rispetto al record mondiale di velocità alla vela, ottenuto grazie a una specie di cat asimmetrico ovviamente sui foils, che ha superato abbondantemente i... nodi.

Dalla vela, si sta adesso tornando al motore, riadattando in chiave diportistica il principio (ammodernato) dell'aliscafo. Sia sui motoscafi, sia addirittura sui gommoni, abbiamo visto proporre il sistema, che consente non solo alte velocità ma anche congrui vantaggi in fatto di consumi. Sempre a saperlo utilizzare al meglio.

DAI CONSUETI RILEVAMENTI DI ALPHALINER

Un anno di TEUs via mare ecco le prime 30 compagnie

In vetta MSC sta serrando sotto per superare Maersk mentre Zim rientra tra le prime dieci - Il Pacifico di gran lunga in testa



Figures are consolidated

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Maersk	4,136,900	17.1%		
2	Mediterranean Shg Co	3,855,928	15.9%		
3	COSCO Group	3,030,284	12.5%		
4	CMA CGM Group	3,006,955	12.4%		
5	Hapag-Lloyd	1,728,878	7.1%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,596,364	6.6%		
7	Evergreen Line	1,278,390	5.3%		
8	HMM Co Ltd	718,967	3.0%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	615,839	2.5%		
10	Zim	360,159	1.5%		
11	Wan Hai Lines	318,946	1.3%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	279,002	1.2%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	168,519	0.7%		
14	KMTC	158,828	0.7%		
15	IRISL Group	151,706	0.6%		
16	Antong Holdings (QASC)	144,316	0.6%		
17	X-Press Feeders Group	130,519	0.5%		
18	SITC	125,933	0.5%		
19	UniFeeder	104,191	0.4%		
20	Sinokor Merchant Marine	97,823	0.4%		
21	TS Lines	86,343	0.4%		
22	Matson	68,322	0.3%		
23	Global Feeder Shipping LLC	61,903	0.3%		
24	Sinotrans	61,864	0.3%		
25	SM Line Corp.	56,970	0.2%		
26	Arkas Line / EMES	54,849	0.2%		
27	Salam Pacific Indonesia Lines	49,927	0.2%		
28	Transworld Group	49,508	0.2%		
29	Sea Lead Shipping	49,234	0.2%		
30	RCL (Regional Container L.)	48,632	0.2%		

LONDRA - Alphaliner ha resi noti i numeri relativi alle prime cento compagnie di navigazione del settore container, con la consistenza delle flotte e gli ordini per nuove unità.

Riportiamo qui sotto i dati relativi alle prime trenta compagnie, per ovvi motivi di spazio. Da rilevare - e il grafico lo dimostra - come in

seconda posizione assoluta la MSC di Gianluigi Aponte stia avvicinandosi e forse stia superando con gli ordini la prima della lista da sempre, la Maersk. Altra annotazione è il rientro dell'israeliana Zim al decimo posto, grazie alla vigorosa politica di rilancio e di razionalizzazione dei servizi del suo management: che non sembra avere in programma

ordini di nuove navi visto che le attuali sono tutte moderne.

Ancora una nota significativa: i traffici in TEUs sul Pacifico sono circa cinque volte quelli sull'Atlantico: a conferma che l'economia del Far East, guidata dalla Cina ma non soltanto da essa, è di gran lunga più vivace di quella tra Europa e Nord America.

DOPO AVER DECISO PER LA TIPOLOGIA GALLEGGIANTE

Gioia Tauro apre la gara per un bacino di carenaggio

Il porto conclude il 2020 con un più che lusinghiero incremento del 25% dei TEUs movimentati

ZIM prepara l'ingresso in Borsa

HAIFA - La compagnia di navigazione israeliana ZIM, che è in forte rilancio - come riferiamo in questa stessa pagina - ha depositato una dichiarazione di registrazione F-1 nella Securities and Exchange Commission (SEC) USA per un'offerta pubblica iniziale di azioni in vista della propria ammissione alla Borsa di New York.

Negli ultimi anni - ha scritto InformaMare - la compagnia ha ventilato a più riprese un proprio ingresso nel mercato azionario. Attualmente l'azionista di riferimento della ZIM è la Kenon Holdings di Singapore che detiene il 32% del capitale della società di navigazione e che è controllata dall'imprenditore israeliano Idan Ofer.

Nel terzo trimestre di quest'anno la ZIM, così come le altre principali compagnie marittime containerizzate mondiali, ha registrato performance finanziarie record (ZIM è la decima compagnia di questo mercato avendo una flotta di oltre 80 portacontainer che hanno una capacità di trasporto complessiva pari a 360mila TEUs) grazie anche al forte aumento dei noli.



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO - L'anno nuovo inizia per l'AdSP con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese.

L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato Nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di

una tipologia galleggiante di bacino.

Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire.

Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo.

Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio.

L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di TEUs movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento.

DAI RILEVAMENTI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

Accessi dell'autotrasporto ai varchi nel porto di Livorno

Ne sono stati registrati quasi 318 mila contro i 345 mila del 2019 - Meno TEUs, più forestali



LIVORNO - Tra gennaio e settembre 2020 sono complessivamente stati registrati 317.608 ingressi in porto, con un calo dell'8% rispetto ai 345.361 dello stesso periodo del 2019.

Lo certifica l'Autorità di Sistema in una elaborazione statistica in ordine agli ingressi/accessi degli autotrasportatori dai varchi pubblici doganali dove è in funzione il GTS3, il sistema automatizzato che controlla in modo puntuale tutti i mezzi e le persone che transitano dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana, registrando - direttamente al momento del transito lungo ognuna delle corsie - la targa anteriore e posteriore, la foto del veicolo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori.

La media mensile è passata dai 38.373 accessi del 2019 ai 35.290 di quest'anno. Si tratta quindi di oltre 3.000 ingressi in meno al mese. La

crisi determinata dalla pandemia in atto, che ha determinato traffici in calo in molti settori, ha ovviamente avuto ripercussione anche sulla categoria degli autotrasportatori.

La flessione degli accessi è risultata del 6,8% per il varco Galvani e del 15,5% per il varco Darsena Toscana mentre per i varchi Valessini/Zara (analizzati congiuntamente perché delimitano e consentono l'accesso degli autotrasportatori alla medesima area portuale) l'incremento rilevato è stato del 6,4%.

I decrementi degli accessi al varco Darsena Toscana ed al varco Galvani sono ovvia conseguenza del calo registrato in questi primi nove mesi dell'anno dal porto nel settore contenitori da/per l'hinterland (-9,6%) e nella movimentazione di mezzi rotabili (-12,6%).

Per i varchi Valessini/Zara, dal quale si accede ai principali terminali che movimentano prodotti

forestali in break-bulk, gli accessi degli autotrasportatori sono invece risultati complessivamente in aumento (+6,4%) pari a quasi 4.000 ingressi in più.

Ciò conferma il buon andamento del comparto dei prodotti forestali che, nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta Kraft e legname) sono risultati l'unico traffico commerciale in positivo con quasi 1,3 milioni di ton movimentate, in aumento del 4% rispetto al periodo gennaio-settembre 2019.

La ripartizione percentuale degli accessi tra i varchi evidenzia inoltre che dal varco Darsena Toscana transitano il 38,5% degli autotrasportatori in ingresso al porto (41,8% nel 2019) mentre la quota percentuale del varco Galvani è rimasta pressoché stazionaria al 40,7%. Il restante 14,4% degli autotrasportatori accede al porto dal varco Valessini ed il 6,4% dal varco Zara.

degli stipendi a quello delle fatture, fino alla gestione delle forniture.

Solo una sparuta minoranza proverà a superare la crisi investendo e chiedendo finanza fresca per uscire dalla tempesta: una scelta coraggiosa e di lungo respiro che, passata l'emergenza, potrebbe davvero fare la differenza, allargando il divario tra chi si è fermato e chi, invece, ha scelto di rischiare per andare avanti. Le imprese più ottimiste in termini di incremento degli investimenti futuri sono quelle nei settori di commercio e servizi, in particolare le ditte individuali.

Come anticipato, per far fronte alle crisi molte piccole aziende sono orientate verso soluzioni difensive, che prevedono nella maggior parte dei casi la riduzione degli investimenti, il ricorso alla cassa integrazione per i dipendenti e l'utilizzo di tutti gli ammortizzatori sociali possibili. Una scelta comprensibile, e probabilmente in alcuni casi obbligata, ma che rischia di penalizzare la futura ripresa. Il 10% di imprenditrici e imprenditori che ha intenzione di sfidare il Covid mantenendo i propri piani di crescita, invece, ha le idee chiare su come spingere l'acceleratore: aumenterà gli investimenti sulla digitalizzazione (lo dichiara il 16% delle imprese dell'industria, il 21% di quelle del commercio e il 28% dei servizi), in ricerca e sviluppo (secondo il 20% delle aziende dell'industria, 17% servizi, 18% commercio), nel lancio di nuovi prodotti (16% industria, 15% commercio e 17%

servizi) e nell'ampliamento della propria rete commerciale. Ma anche nel marketing (17% industria, 22% commercio 26% servizi) e nella pubblicità. Una strategia di ampio respiro con obiettivi temporali di medio periodo che però può rappresentare la differenza tra morire e sopravvivere in un contesto in rapida evoluzione.

E sono proprio le aziende più piccole e giovani ad apparire come maggiormente ricettive e dinamiche in questo momento, forse perché sono state quelle che hanno dovuto apportare più cambiamenti. Ad esempio, i dati mostrano che a partire dal 2020 le ditte individuali hanno aumentato l'attenzione verso la digitalizzazione, anche perché necessitavano di colmare un gap significativo con i nuovi comportamenti di acquisto dei consumatori italiani.

"Abbiamo voluto dare avvio a questo osservatorio periodico perché pensiamo sia fondamentale avere uno spaccato dello stato di salute delle aziende e del sentiment dei piccoli imprenditori. In Credimi ascoltiamo migliaia di imprenditrici e imprenditori tutti i giorni - sono oltre 62 mila le aziende analizzate fino ad oggi, arrivando ad erogare oltre 1,3 miliardi di euro. Le imprese si rivolgono a noi per far fronte alle esigenze evidenziate, come pagamento dei fornitori, stipendi dei dipendenti. Ma in molti hanno necessità di avere liquidità per investire e cercare di andare oltre questa crisi - ha dichiarato Ignazio

Rocco, founder e ceo di Credimi. - Però, sono ancora troppo poche le imprese nelle condizioni di potere effettuare quei cambiamenti che questa pandemia richiede. Quelle imprenditrici e quegli imprenditori che stanno utilizzando il digitale e approfittando dei cambiamenti nel comportamento dei clienti per modificare il proprio approccio di vendita, di consegna, di logistica, e di relazione con il cliente, sono quelli che emergeranno più forti da questa crisi. È importante che la finanza per le piccole imprese, in questo frangente, non si limiti a contenere la crisi di liquidità, ma faciliti gli investimenti che servono a questa trasformazione."

"Questa analisi è un'importante fotografia dello stato delle imprese italiane, in grado di cogliere le caratteristiche dei diversi settori e tipologie di aziende, necessaria in un momento storico peculiare come quello attuale - dichiara Bruno Lagomarsino di Nextplora. - Sono emerse dinamiche sorprendenti come la capacità di reazione delle ditte individuali che, spinte da una maggiore necessità, sono state particolarmente reattive nel cambiamento e nel processo di digitalizzazione. Lo studio si configura come un Osservatorio che potrà essere aggiornato nel tempo per individuare i trend in atto. Siamo felici di essere coinvolti in questo progetto e di poter supportare Credimi, una società che ha già una conoscenza molto profonda del tessuto imprenditoriale italiano."

CON INTERVENTI DI CARPENTERIA E MECCANICA

San Giorgio del Porto consolida con Saipem

A Genova la Saipem FDS per i lavori di manutenzione



GENOVA - Con l'arrivo a Genova dell'unità offshore Saipem FDS, San Giorgio del Porto, storico cantiere navale del Gruppo Genova Industrie Navali (GIN), consolida la sua collaborazione con Saipem, azienda leader che opera nell'ambito dell'ingegneria, della perforazione e nella realizzazione di grandi progetti nei settori dell'energia e delle infrastrutture.

La Saipem FDS è una nave multiuso in grado di essere impiegata con grande versatilità nello sviluppo di campi offshore in acque ultra-profonde.

Già ospite nel 2012 presso Chantier Naval de Marseille, società che fa capo al Gruppo GIN, Saipem FDS verrà sottoposta a lavori di manutenzione meccanica e di carpenteria, parte dei quali verranno svolti in banchina e parte in bacino, con l'impiego di quasi duecento persone al giorno tra tecnici e ingegneri. I lavori sulla nave, attualmente ormeggiata al Molo ex superbacino, verranno completati in circa tre mesi.

L'ultimo progetto portato a termine, nell'ambito della storica collaborazione tra la genovese San Giorgio del Porto e Saipem, risale al 2015 quando fu la drilling vessel Saipem 10000 a sottoporsi a lavori di riparazione e refitting sotto la Lanterna.

DALL'OSSERVATORIO NAZIONALE DI NEXTPLORA

Piccole imprese nella trappola Covid

Come stanno reagendo e quali sono quelle con un maggior dinamismo

MILANO - La pandemia ha travolto le piccole imprese italiane in maniera del tutto imprevedibile - sottolinea la nota di Credimi - al punto che tanti non sono ancora riusciti a programmare un piano d'emergenza. Solo a inizio settembre, gli imprenditori erano convinti che non ci sarebbe stato un secondo lockdown: la curva epidemiologica e le decisioni del Governo li hanno smentiti. E oggi, molti di loro si interrogano sul futuro delle loro attività, dal mondo dei servizi al commercio, dall'edilizia all'industria: ogni settore, sebbene in maniera diversa, è stato colpito dalla crisi. Una fotografia molto nitida della situazione che emerge dall'Osservatorio Piccole Imprese Italiane lanciato da Credimi, il più grande digital lender per imprese in Europa Continentale, realizzato con il supporto operativo di Nextplora, agenzia di Insight Management, su un campione di 1.200 aziende con fatturato fino a 10 milioni di Euro, suddivise in parti uguali tra i settori di industria, commercio, edilizia e servizi e analizzate per forma giuridica (ditte individuali, società di persone, società di capitali).

Le piccole imprese italiane rischiano di portare a lungo il segno delle cicatrici lasciate dalla pande-

mia. Tanti hanno dovuto abbassare le saracinesche la scorsa primavera durante il periodo di lockdown imposto per legge: il 42% delle piccole imprese nell'industria, il 36% nel commercio, il 75% nell'edilizia e il 48% nei servizi. Qualcuno è riuscito ad andare avanti con formule come il delivery, ma non senza difficoltà. I fortunati che dicono di non aver avuto un impatto particolarmente negativo sul business sono molto pochi: si tratta del 16% nell'industria e nel commercio, il 5% nell'edilizia e il 13% nei servizi. Molte conseguenze della crisi sono trasversali a più tipologie di imprese e settori: effetti negativi sugli investimenti programmati, aumento della richiesta di finanziamenti nel 2020 (principalmente per ripristinare liquidità e pagare i fornitori), numero di chiusure forzate e cali del fatturato, assenza di strategie o piani puramente conservativi per fronteggiare i mesi a venire. È vero però che alcune di queste imprese hanno saputo reagire, in particolare le più piccole e giovani, forse anche proprio grazie alla loro grande flessibilità nell'adottare correttivi e nuove strategie, dando una visione del futuro se non rosea comunque più promettente.

Il 60% delle piccole imprese

ha registrato una contrazione dei ricavi che oscilla tra il 10% e il 30%: un dato simile sia per le ditte individuali con incassi nell'ordine dei 100mila euro l'anno, sia per le realtà più strutturate. A dimostrazione che la crisi non ha guardato in faccia nessuno. Di conseguenza, è diventato difficile, per una azienda su tre, anche riscuotere i pagamenti - un calvario che a cascata ha avuto ripercussioni sull'intera filiera produttiva - così come pagare il personale, gestire le forniture e saldare le fatture. Una situazione per molti insostenibile e che ora senza un cambio di direzione rischia di avvitarsi ulteriormente e influire sugli investimenti e quindi sulla crescita delle imprese.

L'emergenza sanitaria ha gravato fortemente anche sugli investimenti: circa solo 1 azienda su 10 è riuscita a mantenere intatti quelli programmati per il 2020. La metà ha deciso di modificarli sia nelle priorità che nell'entità, e il restante 40% ha fermato tutto in attesa di tempi migliori. L'edilizia è il settore più conservativo in tal senso, con metà delle sue imprese che ha bloccato completamente gli investimenti. Una scelta dolorosa, ma - per tanti - l'unico modo per far fronte alle esigenze di cassa: dal pagamento

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

FANFANI
Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

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

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



CON LA TOSCANA SUI MONTI DEL PISANO

OLT rifeconda dall'incendio

Ancora un intervento che sarà spalmato in tre anni



LIVORNO – Insieme per far rinascere il bosco sui Monti Pisani: la Regione Toscana, in sinergia con la Comunità del bosco dei Monti Pisani Onlus e la società OLT Offshore LNG Toscana, ha promosso la realizzazione di interventi sui soprassuoli del Monte Pisano danneggiati dall'incendio del 2018.

Saranno azioni in grado di favorire la ricostituzione e il miglioramento, valorizzando i servizi eco-sistemici delle aree distrutte dal fuoco, contribuendo ad implementare le azioni di tutela dell'area forestale e garantendo interventi funzionali anche alle attività di fruizione e di valorizzazione turistica.

È stata firmata per questo l'intesa tra Regione Toscana, OLT Offshore LNG Toscana e Comunità del Bosco del Monte Pisano Onlus che hanno deciso di unire le loro forze e collaborare per favorire il ripristino della vegetazione, prevenire il dissesto idrogeologico e accrescere l'attrattività turistica delle aree del Monte Pisano.

In particolare, la stipula del protocollo operativo - tra la Società e la Comunità del Bosco - ha permesso di individuare le modalità più efficaci per portare a termine l'opera di riforestazione e riqualificazione. Si tratta di un investimento di 60mila euro in 3 anni che sarà finanziato da OLT, che nell'ambito delle attività di "Corporate Social Responsibility" (CSR) legate al progetto "L'Energia del Mare - Fare con e per il Territorio", sta sviluppando interventi capaci di intercettare le esigenze sociali del territorio che ospita il proprio impianto.

La qualità e la prosperità della vita locale, come sostiene la Comunità del Bosco, è sempre più legata alla capacità di raggiungere nuove intese a favore della gestione del territorio tra una pluralità di soggetti pubblici, privato di impresa e no profit. Le sfide ambientali odierne richiedono nuove soluzioni e azioni concrete da realizzare per la produzione di beni collettivi ambientali. In accordo con l'Unione Europea e con il piano per il Green Deal che ha posto al centro dell'attenzione la riduzione del consumo di risorse non rinnovabili e il contrasto alla crisi climatica, la salvaguardia e l'ampliamento delle superfici boscate rappresenta elemento centrale per la creazione di futuro.

Secondo il programma di lavoro,



Giovanni Giorgi

le attività, progettate e dirette dalla Comunità del Bosco, inizieranno entro fine dicembre 2020.

Nel progetto, la Regione Toscana supervisionerà e monitorerà le azioni concordate.

“Da un'esperienza drammatica, abbiamo capito come dove e quando intervenire e abbiamo lavorato insieme per un comune obiettivo - ha detto la vicepresidente e assessore all'agricoltura Stefania Saccardi - Abbiamo sperimentato la legge regionale che ha istituito le Comunità di bosco che sostengono un bosco curato e presidiato come lo è stato per tanto tempo che diventa dunque anche una fonte di reddito preziosa, abbiamo coinvolto una società come OLT che sottolinea la sua presenza con interventi come questo, a vantaggio di tutta la comunità. Le azioni concrete che abbiamo messo in campo anche grazie a questa intesa, sono il segno dello spirito con il quale abbiamo voluto far rinascere un bosco così drammaticamente distrutto, rendendo fruibile e gestibile un territorio complesso sotto l'aspetto della forestazione, ma di una straordinaria bellezza e di una valenza ambientale di grande rilievo”.

“Un'impresa responsabile - ha sottolineato Giovanni Giorgi, amministratore delegato di OLT - non può limitare il raggio di azione alla propria infrastruttura, deve dialogare con il territorio e capire le istanze. Questo è lo spirito del nostro programma di CSR, L'Energia del Mare. Nello specifico, il patrimonio naturale della Regione Toscana è immenso e non possiamo permetterci di perderlo”.

“Questo progetto di riforestazione - ha aggiunto Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di OLT

- oltre a contribuire al ripristino ambientale di un'area fortemente colpita, consentirà anche l'assorbimento di CO² e di inquinanti. Un altro step verso un modello di impresa sempre più sostenibile e integrato nel territorio”.

“Il progetto di ripristino di un'area percorsa dall'incendio del 2018 in località Monte Grande del Monte Pisano, che si realizzerà con il supporto di OLT Offshore LNG Toscana, e il coordinamento della Regione Toscana - ha dichiarato Maurizio Meucci, presidente della Comunità del Bosco del Monte Pisano Onlus - coerente con l'azione della nostra Comunità del Bosco, nata nell'ottobre del 2019, dopo l'incendio che ha distrutto una vasta porzione di territorio del Monte Pisano per contrastare le crisi che il cambiamento climatico e una gestione non corretta e coerente del territorio, determina. La Comunità del Bosco è nata per incamminarsi su questa strada ed ha trovato nei comuni dell'area e nella Regione Toscana degli interlocutori propositivi. OLT ha mostrato interesse a condividere un pezzo di questo percorso. L'ambizione è che dopo il primo intervento altri ne potranno seguire, anche valorizzando tutte le politiche esistenti, per costruire spazi di futuro per le generazioni presenti e attese”.

Dopo il tragico evento del settembre del 2018 Regione Toscana ha intrapreso un percorso che avviasse in tempi rapidi la ricostituzione delle superfici forestali andate distrutte. Accanto all'azione diretta coordinata tra l'Unione Montana Alta Val di Cecina e il Comune di Calci, è stato possibile dare una risposta pressoché immediata ai primi lavori di salvaguardia, mentre la forte sensibilizzazione della comunità ha reso possibile la costituzione della prima Comunità di Bosco della Regione, assieme alla quale lavoriamo oggi in sinergia per restituire al Monte Pisano il suo importante ruolo di patrimonio naturale ed ambientale comune. Il sostegno attivo di soggetti privati come OLT facilita la realizzazione di questo percorso.

Questo primo intervento che Comunità del Bosco e OLT Offshore LNG Toscana realizzeranno, unitamente a quelli già eseguiti sul Monte Serra da Regione Toscana, servirà per consolidare una metodologia di intervento volta a risanare le profonde devastazioni prodotte dagli eventi che da settembre 2018 a febbraio 2019 hanno polverizzato ben oltre 1.000 ha di bosco coperti interamente da vegetazione. La principale linea guida per la ricostruzione del soprassuolo è orientata verso lo sviluppo di latifoglie, caratterizzate da una loro maggiore resistenza al fuoco, rispettando i principi di naturalità e biodiversità peculiari del luogo. In base alle specie arboree, è ipotizzabile che le 1.350 piante che andremo a ricollocare su Monte Grande contribuiranno a stoccare una quantità di CO², calcolata con l'utilizzo di valori medi per piante a maturità, pari a oltre 5.300 t.

CON UN RICHIAMO DEL PRESIDENTE MERLO

Federlogistica: “Allarme rosso” per il litorale e le spiagge italiane

La mareggiata di Napoli ha messo a nudo la fragilità e i ritardi - Subito un piano contro l'innalzamento del mare e i nuovi pericoli meteo

ROMA – Non è certo piacevole ottenere dalla realtà conferma di previsioni negative e catastrofali scrive il presidente di Federlogistica Luigi Merlo - ma forse è davvero venuto il momento che il sistema Paese assuma contezza del fatto che il litorale italiano, e non alcuni casi isolati, è oggi e sarà ancora più domani esposto a rischi di vera e propria cancellazione; sia per l'innalzamento in atto del mare, sia per fenomeni meteo marini come la mareggiata che ha impattato in queste ore il golfo di Napoli. Federlogistica Confrasperto, anche sulla base di importanti studi specifici condotti in collaborazione con Enea, aveva già due anni fa fatto scattare il segnale di allarme. E lo stesso aveva fatto più volte proprio Confrasperto Napoli.

“In occasione della presentazio-



Luigi Merlo

ne dello studio nel 2019 - ricorda Luigi Merlo - avevamo evidenziato come proprio Napoli figurasse ai primi posti nella lista delle località più a rischio per l'innalzamento del mare. Cosa è stato fatto nel frattempo? Nulla! Avevamo affer-

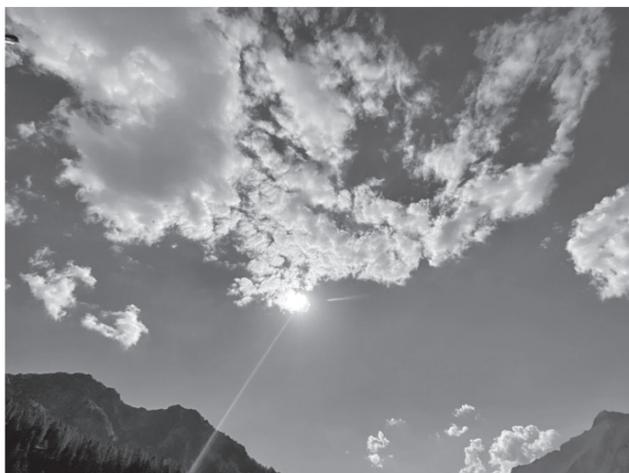
mato a chiare lettere che Venezia è solo il simbolo evidente di un fenomeno generalizzato. In altre parole, Venezia è la punta di un iceberg, che nell'arco di pochi anni, rischia di colpire e far finire sotto l'acqua più del 50% delle nostre coste e delle spiagge letteralmente spazzandole via”.

Contrariamente a molti paesi come l'Olanda, il Giappone, Singapore e parte degli Stati Uniti, l'Italia - denuncia Merlo - è all'anno zero nella costruzione di un progetto di resilienza marina; noi come Federlogistica Confrasperto continueremo a batterci in prima linea per far capire come questo tema debba essere collocato in cima alla lista delle priorità del Paese e delle sue Istituzioni, e trovare spazio da subito nei progetti da presentare e finanziare con il Recovery Fund.

UN INTERROGATIVO CHE STA CIRCOLANDO NEGLI AMBIENTI SCIENTIFICI

La radiazione UV solare e il ruolo nel Covid-19

Uno studio ecologico ambientale in corso in Italia con la collaborazione di enti ed ARPA



Nella foto: Cielo estivo, nuvole e raggi ultravioletti (foto di Sara Favre).

AOSTA – Recenti ricerche hanno evidenziato come il virus SARS-CoV-2, responsabile dell'attuale pandemia, fosse presente in Italia già mesi prima del “paziente di Codogno”. Perché, allora, gli effetti del Covid-19 durante la prima ondata si sono manifestati con maggior veemenza nelle regioni settentrionali, nonostante il lungo periodo di libera circolazione antecedente il primo lockdown? E perché, malgrado l'allentamento delle limitazioni durante l'estate 2020, la seconda ondata ha nuovamente colpito il territorio nazionale con la medesima disomogeneità geografica? È ragionevole pensare che ci siano condizioni, ambientali o di altro tipo, che giocano un ruolo nella diffusione e nelle conseguenze cliniche del virus in Italia?

Da questa domanda ha preso spunto uno studio scientifico, pubblicato - dopo un'attenta revisione da parte di esperti internazionali del campo - sulla rivista Science of the Total Environment “Does solar ultraviolet radiation play a role in Covid-19 infection and deaths? An environmental ecological study in Italy”.

Il lavoro è stato coordinato da Henri Diémoz, ricercatore di ARPA Valle d'Aosta, e Giancarlo Isaia, professore di Geriatria all'Università di Torino e presidente dell'Accademia di Medicina. Hanno, inoltre, partecipato ricercatori delle agenzie per la protezione dell'ambiente di Bolzano, Veneto, Piemonte e Puglia, dell'Università di Bologna e di Sapienza Università di Roma, dell'ENEA (Agenzia nazionale per le nuove

tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile), della Città della Salute e della Scienza di Torino.

Lo studio ha preso in esame la distribuzione di infezioni da Covid-19, decessi e tamponi positivi nelle diverse regioni italiane durante il primo periodo della pandemia (febbraio-maggio 2020). Tali dati sono stati incrociati con diversi fattori ambientali, socio-demografici e con alcuni parametri clinici indicativi delle condizioni di salute pregresse dei pazienti. Sorprendentemente, la variabile statisticamente più associata alla distribuzione dei casi è risultata essere l'intensità della radiazione ultravioletta (UV) solare in arrivo alla superficie terrestre, valutata in tutte le regioni mediante rilevazioni sia satellitari che al suolo: minore è la radiazione UV (al Nord del Paese) e maggiore il numero di persone infette o decedute rispetto alla popolazione (cf. figure).

Anche altre variabili correlano, sebbene in modo meno pronunciato, con la distribuzione dei casi: la temperatura dell'aria, il numero di residenti in RSA per abitante, e la mortalità media per malattie cardiovascolari e diabete. Al contrario, le concentrazioni di particolato fine (PM), l'umidità, le differenze di età media e di mortalità pregressa tra le diverse regioni, così come gli eventi di cardiopatia ischemica (tra le principali cause di morte in Italia), non sono risultati associati in modo statisticamente significativo alla distribuzione geografica dei casi.

Non si può escludere che la correlazione emersa tra le infezioni (o i decessi) con la radiazione solare,

dovuta al fatto che entrambi i fattori variano in modo esattamente opposto da Nord a Sud, possa essere casuale. Lo studio, infatti, di tipo statistico (in gergo, “ecologico”), non è in grado, per sua natura, di stabilire associazioni di causa-effetto tra le variabili.

La ricerca ha, però, il merito di suggerire linee di ricerca future e stimolare indagini di altro tipo, ad esempio cliniche. È noto, infatti, che la radiazione UV è potenzialmente in grado sia di neutralizzare direttamente il virus in tempi relativamente brevi (ordine dei minuti/ore, in funzione delle condizioni di esposizione) sia di favorire la sintesi, nell'organismo umano, di vitamina D che, per le sue proprietà immunomodulatorie, potrebbe svolgere un ruolo antagonista dell'infezione e delle sue complicanze cliniche. È suggestivo, e di notevole interesse, dunque, aver riscontrato una compatibilità tra i dati sperimentali a disposizione e queste ipotesi, peraltro corroborate da recenti evidenze scientifiche (Vitamina D nella prevenzione e nel trattamento del Covid-19: nuove evidenze (3 dicembre 2020) - Accademia di Medicina di Torino).

In questa ricerca, il ruolo di ARPA Valle d'Aosta, prima agenzia in Italia a creare e gestire una rete di misura UV e centro di riferimento in tale disciplina a livello internazionale, è stato determinante ed è consistito nello stimare la radiazione ultravioletta solare in arrivo su tutto il territorio italiano. ARPA Valle d'Aosta ha, inoltre, diretto lo scambio di dati tra le agenzie di protezione dell'ambiente, in assenza di un coordinamento istituzionale nazionale in tale ambito.

Per sensibilizzare il pubblico sui molteplici effetti benefici della radiazione UV sull'organismo umano, ma anche sui possibili rischi, partirà a breve in Valle d'Aosta il progetto SOUVENIR (SOLAR UV Extensive Network for Information and Reporting), che costituirà una rete di esperti nelle discipline tecnico-scientifiche (fisica dell'atmosfera, meteorologia), mediche (dermatologia) e socio-psicologiche (comunicazione del rischio). La connessione diretta con i numerosi stakeholders (enti locali, impianti di risalita e maestri di sci, unità sanitaria locale, Centro Funzionale, grande distribuzione) e con il mondo dei media (testata giornalistica regionale) permetterà di estendere la platea di persone raggiunte tramite diversi canali.

IL RECORD DELL'ITALIA LOGISTICA

GNL, oltre 3500 TIR

MILANO – Con l'apertura negli scorsi giorni - scrive Diego Gava-gnin sul sito Blue GNL - di due nuovi distributori dotati di GNL a Novara, ad opera di BLU LNG, marchio specializzato di Rete Spa, e di Falconara, ad opera di Vulcan-gas, è stato raggiunto il traguardo di 100 stazioni di servizio in Italia con questo combustibile.

Altri cinque impianti sono in fase di attivazione. Rispetto all'ultimo censimento semestrale dell'osservatorio SSLNG WATCH curato dal centro di ricerca Ref-e, agli 81 impianti di fine giugno se ne sono aggiunti 8 che erogano sia GNL liquido ai camion sia compresso alle automobili: 89 in totale oggi; i 12

che erogavano solo gas compresso sono scesi di una unità (uno nuovo è entrato mentre due hanno aggiunto l'erogazione di GNL liquido ai camion): 11 in totale.

Si consolida così la leadership dell'Italia in Europa nell'uso del GNL per i trasporti terrestri, non solo per numero di impianti ma anche per diffusione di camion. Osservando il trend degli ultimi due anni si può stimare che i camion in circolazione, tra immatricolati in Italia e all'estero, siano adesso circa 3.500.

La stazione di Novara è stata realizzata da CPL Concordia e sarà rifornita da Total Italia. Quella di Novara è la quinta stazione di BLU LNG che si aggiunge a quelle di

Carmagnola, Poirino, Beinasco e San Maurizio Canavese, nel torinese. Vulgargas opera su tutta la filiera: costruzione, gestione degli impianti, loro rifornimento. È stata la prima società italiana ad utilizzare il bioGNL.

Nell'occasione vale la pena ricordare che la combustione del metano liquido ha emissioni vicino allo zero di ossidi di zolfo, il 99% in meno di polveri sottili, 90% in meno di ossidi di azoto, 20% in meno di anidride carbonica e del 20% quelle di azoto, rispetto ai combustibili derivati dal petrolio. Utilizzando il bioGNL, tali valori scendono ulteriormente, per un impatto climatico neutro.

SNAM AL FIANCO DI FNM E A2A NELLA PIANIFICAZIONE DI H2ISEO

Treni a idrogeno in Lombardia

Tra gli obiettivi anche creare una "Hydrogen Valley" in Valcamonica



MILANO – Anche Snam sarà al fianco di A2A nel progetto mirato a realizzare un'infrastruttura per il rifornimento di idrogeno a servizio dei treni a fuel cell di Alstom che inizieranno a operare sulla rete regionale di Ferrovie Nord Milano a partire dal 2023. Lo riporta "HydroNews", l'informazione di settore per la filiera dell'idrogeno. Una filiera che avanza velocemente e che vede già operative auto giapponesi e navi sperimentali.

L'azienda ferroviaria Nord Milano - scrive HydroNews - ha ordinato al costruttore francese 6 convogli a idrogeno lo scorso novembre e ha annunciato poi, a dicembre, una collaborazione con A2A proprio per la fornitura di H2 destinato ad alimentare questi nuovi mezzi ecosostenibili.

Ora entra nella partita anche Snam (che peraltro aveva già stretto un accordo di collaborazione con A2A proprio in tema idrogeno), grazie ad un memorandum d'intesa firmato dall'ad dell'azienda di San Donato Milanese, Marco Alverà, dal presidente di FNM Andrea Gibelli e dall'amministratore delegato di A2A Renato Mazzoncini.

Nell'ambito del progetto denominato H2iseO - che mira a dar vita in Lombardia, e in particolare nel Sebino e in Valcamonica, alla prima "Hydrogen Valley" italiana - Snam, FNM e A2A collaboreranno alla realizzazione di un sistema di

produzione e rifornimento per i nuovi convogli a energia pulita, che saranno acquistati da FNM e affidati a Trenord e che sostituiranno gli attuali a motore diesel sulla linea ferroviaria gestita da FERROVIE-NORD (società al 100% di FNM). Successivamente, entro il 2025, la soluzione idrogeno verrà estesa anche al trasporto pubblico locale, con circa 40 mezzi gestiti in Valcamonica da FNM Autoservizi (società al 100% di FNM), con la possibilità di aprire anche alla logistica merci.

"Con questo accordo rafforziamo il nostro impegno a investire per la decarbonizzazione dei trasporti ferroviari italiani grazie all'idrogeno" ha commentato l'amministratore delegato di Snam, Marco Alverà. "I treni rappresentano la prima applicazione nella quale l'idrogeno verde sarà competitivo. Per questo, oltre a preparare la nostra rete a trasportare quantitativi sempre maggiori di idrogeno, abbiamo previsto nel piano 2020-2024 di Snam investimenti per circa 150 milioni di euro per lo sviluppo di sistemi di rifornimento dedicati alla mobilità ferroviaria sostenibile, che permetteranno di convertire le tante tratte ancora non elettrificate della rete italiana. I treni saranno uno dei primi passi nella creazione di una filiera nazionale dell'idrogeno, che potrà garantire nuove opportunità di sviluppo e occupazione".

"L'iniziativa per la creazione della prima Hydrogen Valley italiana, promossa da FNM in collaborazione con Trenord - ha aggiunto sempre su HydroNews il presidente di FNM Andrea Gibelli - guarda al futuro ed è parte di un disegno più articolato che punta alla creazione di servizi di mobilità costruiti secondo criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale. La presenza diffusa di centrali che producono energia da fonti rinnovabili come l'idroelettrico, ma non solo, è una delle peculiarità che rende la Valle Camonica particolarmente adatta allo sviluppo del progetto H2iseO, che ha una forte componente di innovazione e che ha l'ambizione di diventare un modello da replicare in altre aree del Paese.

I primi treni a idrogeno che circoleranno sulla Brescia-Iseo-Edoia ricaveranno proprio dal territorio, in una logica di filiera e di economia circolare, l'energia necessaria a muoversi a zero impatto ambientale, realizzando il primo esempio di totale decarbonizzazione del trasporto pubblico locale". "Innovazione e sostenibilità sono due parole chiave della nostra azione, valori che sono alla base di questa importante collaborazione - ha infine dichiarato Renato Mazzoncini, amministratore delegato di A2A - l'idrogeno potrà certamente avere un ruolo fondamentale nel favorire la transizione energetica per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo europeo di emissioni di CO2 zero al 2050. La natura multibusiness del nostro gruppo ci pone nella condizione di poter mettere a disposizione diverse soluzioni per la produzione di idrogeno green nell'area interessata dal progetto, dagli impianti idroelettrici ai nostri asset nell'ambito dell'economia circolare. Questo accordo è un ulteriore tassello nel percorso intrapreso da A2A per sviluppare le potenzialità di questa importante risorsa".

colo, comunque validi ai fini della certificazione, ma che abbassano il

rapporto di sicurezza: un rapporto che individua il margine di sicurezza

za rispetto ai valori minimi previsti dal calcolo diretto».



MILANO – Dopo il successo della quarta edizione, Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry torna a proporre il confronto tra gli stakeholders sulla direzione da dare allo sviluppo del sistema logistico, portuale e produttivo italiano perché possa contribuire al recupero della crescita del sistema economico e sociale.

Questa speciale V edizione andrà in onda il 4 e 5 marzo in live streaming a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, con

un format che permetterà di valorizzare i contributi dei relatori in presenza e da remoto, ricco di contenuti multimediali creati ad hoc per l'evento.

Due giornate di sessioni trasversali e verticali, che tratteranno temi di interesse generale e per i settori merceologici.

L'Opening Conference avrà come tema "il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica" - Intercettare le grandi catene di fornitura: istruzioni e consigli per

decisori - La parte della logistica nel Next Generation EU - Cyberlogistica: stato dell'arte, opportunità e rischi - Circolarità logistica per un'economia circolare - La logistica e i trasporti per le PMI esportatrici - Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria - Lezioni logistiche-industriali dalla pandemia - L'automazione nella logistica - La logistica dei prodotti ad alto valore - Workshop verticali su singoli settori economici.

CON REMTECH EXPO E CÀ FOSCARI

Formazione e ambiente



Silvia Paparella

FERRARA – RemTech Expo e Ca' Foscari Challenge School coronano la loro collaborazione in occasione dell'evento in agenda l'11 Gennaio 2021 "Risanamento sostenibile dell'ambiente: la formazione specialistica come driver di sviluppo".

Per avviare piani di risanamento e intraprendere interventi di bonifica o sviluppare piani di riqualificazione con specifiche metodologie e tecniche di decontaminazione, servono figure professionali che siano in grado

di supportare gli enti pubblici e le imprese verso un percorso di innovazione.

Interverranno: Antonio Marcomini, direttore del Master; Giovanni Finotto, coordinatore del Master; Angelo Merlin, coordinatore del Master; Silvia Paparella, general manager RemTech Expo e a.d. Ferrara Fiere Congressi; Luca Marchesi, direttore generale Arpa Veneto.

Compila il form per partecipare: <https://lnkd.in/d/fHfWn>.

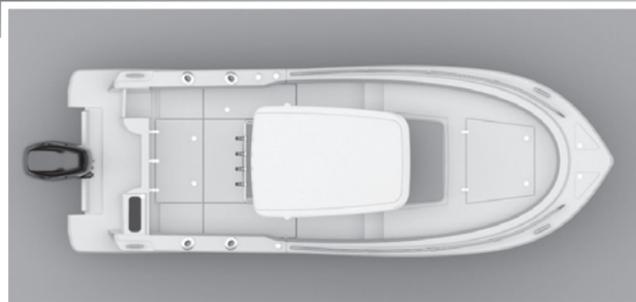
DAL NOTO CANTIERE NAUTICO LIVORNESE

Nasce il Tuccoli T210 VM

Compatto nelle dimensioni ma con tanti contenuti



LIVORNO – Dopo l'esordio dei modelli T250 nelle versioni Capraia e VM, il cantiere navale di Collesalveti, con il coraggio di sempre malgrado la crisi e la pandemia, ha messo in produzione il T210 VM. Un natante entry level che abbina dimensioni compatte, contenuti tecnici specifici per la pesca e un interessantissimo prezzo d'acquisto (e con un'offerta per i primi "armatori" - dice il cantiere - davvero da non perdere). Realizzato sul progetto a consolle centrale del modello più grande da 7,50 metri introdotto nel 2019. Il nuovo arrivato in casa Tuccoli ha una lunghezza complessiva di 6,80 metri e una larghezza di 2,55 metri. Il tutto contenuto in un peso di 1800 kg. Anche in dimensioni così compatte è stata comunque realizzata una superficie calpestabile di 13,5 metri quadrati, uno spazio perfetto sia per le necessità dei pescatori sia per un pomeriggio di relax in rada. Le motorizzazioni sono fuoribordo e vanno dai 140 hp fino a 250 hp. Nella versione più estrema, il T210



VM ha una velocità di crociera compresa tra i 25 e i 27 Nodi e una punta massima di 43 Nodi. In conformità alle sue dimensioni e alla velocità di punta, l'angolo di deadrise è stato fissato a 20 gradi. Lo scafo è realizzato in laminato pieno, con spessori variabili che vanno da 8 mm sul fianco a 15 mm sulla chiglia. Il tutto è stato rinforzato con un ragno strutturale parzialmente controstampato. La costruzione del natante è in vinilestere e poliestere stratificata a mano. Mentre la coperta è stata progettata "a sandwich". L'anima è in PVC da 15 mm e con una densità di 60 kg per metro cubo.

Gli spessori sono variabili e sono compresi tra 20 e 25 mm.

«Tali valori soddisfano i requisiti strutturali imposti dal calcolo ISO standard, parte fondamentale della presentazione del fascicolo tecnico per le certificazioni emesse dagli enti certificatori», spiega il progettista Oris Martino D'Ubaldo. «È importante sapere che su questa dimensione, tra sei e otto metri di lunghezza, i requisiti strutturali imposti dal calcolo ISO sono largamente sovradimensionati. Per cui, rispettando tali requisiti il rapporto di sicurezza è maggiore che rispettando altri criteri di cal-

CON CARATTERISTICHE INEDITE STUDIATE INSIEME ALLE UNIVERSITÀ

Per la ricarica elettrica: stazione super a Napoli



NAPOLI – È stata presentata nei giorni scorsi la stazione di ricarica Ultrafast kWngo, nata dalla collaborazione tra il mondo della ricerca, in particolare tra il Centro interuniversitario CRIAT dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e l'azienda Samsco SPA. Il progetto era risultato vincitore nel 2019 di un finanziamento Regionale di 600.000 euro e prevedeva lo studio e la realizzazione di una stazione di ricarica ad alto contenuto tecnologico.

Il primo prototipo di kWngo, pronto ora per la fase di sperimentazione, arriverà presto all'industrializzazione e alla commercializzazione da parte dell'azienda, una società milanese con una sede a Salerno,

specializzata in progetti di efficienza energetica.

Al test, avvenuto oggi nel laboratorio del Dipartimento di Ingegneria Elettrica e delle Tecnologie dell'Informazione dell'Università, kWngo è riuscita in 15 minuti a ricaricare una Porsche Taycan 4S con carica Ultrafast a 320 kW. Taycan 4s è la prima vettura elettrica della casa tedesca che monta batterie dalla potenza di 93 kWh.

La stazione ha caricato l'auto con energia rinnovabile, è infatti alimentata da un impianto fotovoltaico da 100 kWp, composto da 300 pannelli, installato da Samsco sul tetto del Dipartimento. L'energia elettrica prodotta dall'impianto, viene gestita dal sistema di accu-

mulo che è presente all'interno dell'infrastruttura e che permette di supportare in potenza la rete durante la ricarica dei veicoli, potendo anche ricaricarsi con energia fotovoltaica, quando nessun veicolo è presente in stazione.

All'evento presenti il professor Diego Iannuzzi, responsabile scientifico del progetto e docente di Ingegneria Elettrica e Gianpiero Cascone, ad di Samsco SPA.

«Questo progetto di ricerca - commenta il professor Diego Iannuzzi, responsabile scientifico del progetto e docente di Ingegneria Elettrica - è un significativo esempio di sinergia pubblico-privato per il trasferimento tecnologico dal mondo accademico a quello industriale. Per l'Ateneo Federiciano, tale infrastruttura può rappresentare un punto di riferimento per promuovere una mobilità elettrica di nuova generazione tra i diversi plessi universitari presenti sul territorio metropolitano, abbinata ad un efficientamento energetico dei consumi elettrici degli edifici universitari grazie all'installazione dell'impianto fotovoltaico. È mio auspicio che tale realizzazione vada ben oltre l'aspetto di sviluppo tecnologico ed economico del territorio, ma possa rappresentare un'accademia per ricercatori, ingegneri, studenti e aziende private dove condividere idee, progetti e sperimentazioni sul campo».

MENTRE IL SETTORE DELLE CROCIERE È BLOCCATO

Arriva “Costa Firenze” per Carnival

Un messaggio di speranza e qualche idea di uso contingente



GENOVA – Costa Crociere, compagnia italiana di Carnival Corporation & plc, ha preso in consegna a fine dicembre da Fincantieri la nuova nave Costa Firenze, progettata e costruita nei cantieri di Marghera. Una nave da crociera - scrive il sito Liguria Nautica - ispirata al rinascimento fiorentino. La cerimonia di consegna si è svolta in modalità “full digital”, ma è stata ugualmente molto pregnante.

Con una stazza di 135.500 tonnellate lorde e una capacità di oltre 5.200 ospiti, Costa Firenze rientra nel piano di crescita della compagnia che comprende un totale di sette nuove navi, che arriveranno al Gruppo Costa entro il 2023 (tre, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. Rimangono da essere completate e consegnate tre navi, con caratteristiche analoghe a quelle dell'ultima unità.

La pandemia che ha fermato in

quasi tutto il mondo le crociere pesa ovviamente nei programmi (e sulle finanze) di Costa Crociere come delle altre compagnie. Alcune soluzioni, come quelle di noleggiare le navi per utilizzi d'emergenza - gli esempi relativi ai migranti e alle manifestazioni pubbliche sono noti - sono soltanto palliativi, anche se ce ne sono parecchi altri allo studio. Se la pandemia dovesse ancora durare a lungo si dice che alcune delle navi

meno recenti potrebbero essere avviate alla demolizione (come sta già avvenendo) o ristrutturate come ospedali itineranti verso i porti del terzo mondo, fino ad oggi non certo al centro dell'attenzione dei paesi più sviluppati. C'è anche chi, richiamandosi alla Gran Bretagna dell'ottocento, ha ipotizzato di usare alcune navi come prigioni galleggianti per sfoltire i carceri italiani, sempre troppo affollati malgrado gli ultimi interventi.

CON LA QUALIFICA DI SOCIO EFFETTIVO

Dissegna Logistics aderisce ad ALIS

Guido Grimaldi: “Dissegna Logistics è un buon esempio di logistica intermodale che rivolge massima attenzione a sostenibilità ed innovazione”



Guido Grimaldi

ROMA – “Grazie all'ingresso di Dissegna Logistics come socio effettivo, che rivolge da sempre massima attenzione alla sostenibilità ambientale e all'innovazione tecnologica, ALIS continua a rappresentare la realtà associativa di riferimento del trasporto e della logistica”.

Così il presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l'adesione come socio effettivo di Dissegna Logistics, importante player europeo di trasporti nazionali ed internazionali su strada, ferro e mare.

“Per la nostra azienda è un vero orgoglio poter condividere con ALIS i valori di responsabilità ed affidabilità nonché la stessa visione della logistica del futuro caratteriz-

zata dallo sviluppo del trasporto intermodale, con l'implementazione di soluzioni tecnologiche e di processi digitali sempre più avanzati, dalla crescita dell'internazionalizzazione nel settore e dal raggiungimento di risultati concreti anche e soprattutto in materia di sostenibilità e di riduzione delle emissioni inquinanti, obiettivo centrale che auspichiamo possa tornare al più presto, dopo la fase emergenziale vissuta in questo 2020, al primo posto delle agende politico-istituzionali del nostro Paese e di tutto il mondo. Siamo quindi pronti - dichiara Ilario Dissegna, ceo di Dissegna Logistics - ad affrontare insieme le prossime sfide per il rilancio del nostro settore. Per mantenere standard qualitativi di massimo livello, la nostra flotta è infatti costantemente connessa e dotata delle migliori tecnologie IT. Inoltre, l'attenzione per l'ambiente è da sempre una nostra priorità e coinvolge ogni aspetto della nostra gestione operativa: lo sviluppo delle connessioni intermodali, l'utilizzo di mezzi moderni ed ecologici aderenti ai più severi standard di emissioni, l'investimento in mezzi EURO 6 e LNG sempre più efficienti, la costante formazione del personale viaggiante insieme al focus di riduzione dei percorsi a vuoto, ci permettono di anno in anno di migliorare le nostre performance ambientali”.

SELEZIONATA TRA LE TRE MIGLIORI A LIVELLO NAZIONALE

CCIAA della Maremma e del Tirreno modello per la lotta al sovraindebitamento

Unioncamere e Ministero dello Sviluppo economico puntano sull'istituzione del territorio costiero toscano



Riccardo Breda

ROMA – La Camera di Commercio è stata selezionata dal Ministero dello Sviluppo Economico (Direzione generale per il mercato, la concorrenza, la tutela del consumatore e la normativa tecnica) e Unioncamere tra le tre

in Italia scelte come modello per illustrare i servizi di contrasto al sovraindebitamento e di supporto ai consumatori.

La Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno è dunque, insieme alla Camera di Commercio di Milano e alla Camera di Commercio di Bari, protagonista di un percorso di informazione avviato ieri pomeriggio con il webinar “Il sovraindebitamento del consumatore come fenomeno sociale: cause e possibili rimedi”.

“Questa scelta naturalmente è di grande soddisfazione - ha scritto il presidente Riccardo Breda - ma non mi ha stupito perché la Camera di Commercio rivolge da tempo grande attenzione ai temi del sovraindebitamento e al sostegno dei consumatori nei momenti di difficoltà. Servizi

come quelli dell'OCC diventano poi ancora più importanti nei momenti di forte crisi come quelli che stiamo vivendo: voglio ricordare in questo contesto anche il recente accordo con la Fondazione Toscana per la prevenzione dell'usura, per diffondere sul tutto il nostro territorio la conoscenza dell'OCC.”

L'Organismo di Composizione delle crisi da sovraindebitamento della CCIAA è attivo ormai da tre anni e riceve un centinaio di richieste l'anno, numeri purtroppo in costante crescita. In breve, la Camera di Commercio si avvale di esperti “gestori della crisi” che elaborano un piano di rientro dei debiti che sia accolto dal debitore e anche dal creditore, rivolto alle categorie di soggetti detti “infallibili” (debitori civili, imprenditori

agricoli, enti privati non commerciali, consumatori) che in caso di sovraindebitamento possono a norma di legge rivolgersi ad un Organismo come quello istituito dalla Camera di commercio a Livorno e a Grosseto.

L'incontro, molto partecipato, ha visto l'intervento della vice-segretaria generale di Unioncamere Tiziana Pompei, del gestore della Crisi di Livorno avvocato Nicola Minervini, del gestore della Crisi e commercialista di Grosseto dottor Paolo Mazzetti, del referente Fondazione Toscana per la prevenzione dell'usura Giovanni Filippi e del dirigente e referente dell'OCC della Camera di Commercio Michele Lombardi. Il seminario è stato moderato dal professor avvocato Fabio Valerini.

CON UNA LETTERA AL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Marittimi in Cina: il grazie dei sindaci

Un riconoscimento anche agli equipaggi che hanno vissuto con dignità il loro blocco

LIVORNO – I sindaci di Livorno, Crotone, Messina, Monte di Procida, Napoli, Pozzallo, Sant'Agnetto, Termoli, Vico Equense hanno inviato una nota di ringraziamento al ministro Luigi Di Maio per avere accolto i contenuti della loro lettera del 18 dicembre scorso con la quale si richiedeva ogni sforzo anche diplomatico per l'avvicendamento degli equipaggi in Cina nella baia di al largo di Huanghua: equipaggi ormai bloccati da molti mesi. Il ministro Di Maio aveva risposto con una missiva datata 24 dicembre nella quale informava i sindaci dei Comuni di riferimento dei marittimi, che “anche grazie all'incisiva azione diplomatica posta in essere dalla nostra rappresentanza diplomatica a Pechino, lo scorso 21 dicembre abbiamo finalmente ottenuto conferma dell'autorizzazione allo sbarco dei marittimi italiani nel porto di Huanghua”.

Questo il testo del ringraziamento dei sindaci al ministro degli Esteri: “A nome dei sindaci intervenuti a sostegno dei marittimi bloccati da molti mesi in Cina nella baia di Huanghua, ringraziamo il ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Luigi Di Maio per l'accoglienza dei contenuti della nostra lettera del 18 dicembre 2020, con la quale si richiedeva ogni sforzo anche diplomatico per l'avvicendamento degli equipaggi in Cina nella baia di al largo di Huanghua, ormai bloccati da molti mesi.

Il ministro ci ha comunicato di aver dato il suo contributo per la risoluzione della vicenda intervenendo con una serie di colloqui ai più alti livelli istituzionali del Governo cinese.

Un plauso vogliamo indirizzarlo anche e soprattutto ai nostri marittimi che con abnegazione hanno continuato a fare il loro lavoro rappresentando egregiamente il nostro Paese all'estero in una situazione difficile.

Il documento dello scorso 18 dicembre 2020 è stato firmato dai

seguenti sindaci: dottor Vincenzo Voce, sindaco di Crotone, dottor Luca Salvetti, sindaco di Livorno, dottor Cateno De Luca, sindaco di Messina, dottor Giuseppe Pugliese, sindaco di Monte di Procida, dottor Luigi De Magistris, sindaco di Napoli, dottor Roberto Ammatura, sindaco di Pozzallo, dottor Raimondo Ambrosino, sindaco di Procida, dottor Pietro Sagristani, sindaco di Sant'Agnetto, dottor Francesco Roberti, sindaco di Termoli e il dottor Andrea Buonocore, sindaco di Vico Equense”.

LUSINGHIERO BILANCIO IN UN ANNO MOLTO DIFFICILE

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica: i significativi risultati della formazione

I numeri relativi alle operazioni a La Spezia e a Marina di Carrara



Piergino Scardigli

LASPEZIA – Missione compiuta. La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia, con sedi a Genova e a Marina di Carrara e presente con le sue attività di formazione in molte regioni italiane,

affronta il 2021, che coinciderà con il trentennale della sua fondazione, assicurando che rinnoverà il massimo impegno nel lavoro quotidiano dopo avere dato, anche in un momento di totale crisi e cambiamento quale quello affrontato nel 2020, continuità a tutti i servizi e di aver cercato di rispondere ai bisogni delle persone, dei giovani e delle aziende coinvolte, grazie a investimenti tecnologici, all'ideazione di un nuovo modello informatizzato di formazione, e in qualche caso re-inventato il lavoro, superando gli standard fino ad oggi conosciuti.

“Grazie a tutte le persone coinvolte e al loro impegno di squadra - commenta il direttore della Scuola Genziana Giacomelli - la formazione ha potuto proseguire e dare ottimi risultati. La sfida è stata, per lo staff, i docenti, le aziende e i giovani, di preservare un alto grado di normalità. Sono stati infatti regolarmente attivati stage, tirocini, azioni di

accompagnamento al lavoro, inserimenti occupazionali anche in un periodo assolutamente critico per le imprese, a testimonianza anche del fatto che gli obiettivi di ripresa e di crescita che le caratterizzano hanno bisogno di adeguate competenze e, pertanto, del nostro lavoro”.

Inumeri testimoniano già da soli i risultati, con dati di sicuro interesse soprattutto se rapportati a questo anno a dir poco complesso. Per le aziende sono stati attivati 277 corsi su tematiche trasversali, organizzative, tecniche, gestionali, le ore di formazione sono state 2.220 di cui il 60% in ambito Sicurezza sul lavoro. Le aziende formate sono state 36, i dipendenti partecipanti 1.800, e sono state rilasciate 1.800 abilitazioni in ambito Sicurezza sul lavoro. In parallelo sono stati organizzati e condotti a conclusione 8 corsi per i giovani - Logistic Manager; Addetto Ufficio Merci; Tecnico Ferroviario Polifunziona-

le; Il Trasporto e gli scambi internazionali; Amministrazione, finanza e controllo di gestione in ambito logistica e trasporti; Tecnico programmatore per il settore logistica, trasporti e spedizioni - con 2.814 ore di formazione realizzate al mese di dicembre 2020. I giovani formati sono stati 101, con l'attivazione di 50 stage e di 44 tirocini. E di questi giovani formati già un terzo ha trovato immediata occupazione.

“Questi numeri - sottolinea il presidente della Scuola Piergino Scardigli - sono ancor più significativi proprio perché riferiti alla formazione di competenze delle quali ha sempre più bisogno un settore come quello della logistica e dei trasporti che risulta di fondamentale importanza strategica per il nostro Paese, in particolare modo come si è potuto constatare in contingenze storiche come quella affrontata quest'anno e nell'anno che sta per iniziare”.



MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. KRISTINA
LIVORNO
11/01/21

mn. OLIVIA
LIVORNO
18/01/21

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



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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Anno nuovo: il bye-bye

tutto disallineati. Esperti dicono che la Perfida Albione pagherà caro il suo isolazionismo, e dovrà fare anche i conti con le secessioni-bis minacciate al suo interno, compresa quella della assai poco remissiva Scozia. Altri esperti dicono che l'Unione Europea ormai è diventata una copia del Reich d'infesta memoria, sempre più sotto il tacco della Germania, con la Francia che le fa da valletto e tutti gli altri a leccare i büssoli. Heil Merkel? Così gli inglesi, pragmatici come sempre, hanno preferito buttarci tra le braccia degli USA, che in fondo sono - almeno in parte - una loro storica emanazione. Qualcuno tra le grandi penne italiane ha scritto: meglio i secondi di Washington che di Berlino. Sarà così? Boh...

*

Non volendo andare oltre la scarpa (ve lo ricordate l'apologo del Sutor, ne ultra crepidam del pittore Apollo?) fermiamoci alle cose di casa nostra. Preoccupano, anche agli incompetenti come me, gli accordi collegiali tra Bruxelles e Pechino firmati pochi giorni fa dalla Merkel e da Macron, lasciando fuori dalla porta tutti gli altri paesi, Italia compresa. Certo, gli accordi UE valgono per tutti, essendo formalmente i paesi dell'Unione tutti uguali. Ma come nella fattoria degli animali di Orwell, ci sono evidentemente alcuni animali più uguali degli altri: nella fattispecie la Germania, che si sarebbe ricavata ottimi ed esclusivi vantaggi con la Cina. Mi sovviene, tra l'altro, che l'Italia è stata il primo paese europeo a firmare con la Cina un accordo sulla nuova Via della Seta, prendendosi schiaffi in faccia rabbiosi da Germania e Francia. E allora? Doppio boh...

*

Poiché noi siamo un paese esportatore, ma anche importatore di materie prime, quello che più ci interessa sono i mercati: dove mandare le nostre merci - in competizione specie con quelle tedesche e francesi - e dove reperire a giusto costo le materie prime. Con gli inglesi non mi pare abbiamo una grande competizione all'export: in compenso ci sono mercati sui quali andiamo forte - Medio Oriente, USA, la stessa Cina per alcuni prodotti di alto livello - sui quali una "manina" inglese potrebbe crearci qualche problema. Non vorrei farla lunga: in queste stesse pagine si rileva che i traffici marittimi tra Europa e Nord Atlantico - USA e Canada - sono un quinto di quelli trasapacifici tra Sudest Asiatico, USA e Canada. Come UE siamo diventati, di fatto, un "nano" economico, specie noi del

Mediterraneo. E qualcuno segnala un ulteriore pericolo: lo sviluppo delle rotte polari - che è un dato di fatto - favorirà paesi del Nord, Germania in primis, non solo per le relazioni con la Cina ma anche per l'approvvigionamento di GNL, che sta diventando il carburante di domani mattina. Forse in questo nostro amato Paese certi temi andrebbero approfonditi, invece di limitarci a proibire le trivelle sui (tanti) nostri depositi di gas; e ad alimentare quotidianamente le risse di pollaio per le poltrone tra partiti, partitini e partituncoli. Davvero, auguri di buon anno nuovo.

“Giovani, risorsa

famiglia imprenditoriale-portuale di Ancona, eletta nei giorni scorsi neo-presidente dei Giovani di Federagenti, è chiamata a raccogliere l'esplicito invito formulato dal neo presidente di Federagenti, Alessandro Santi; che nel programma presentato in occasione della recente assemblea della federazione, ha fatto più volte riferimento proprio ai giovani come risorsa non pienamente sfruttata per garantire alla categoria un ruolo nel sempre più complesso cluster marittimo e portuale.

“Il post pandemia - ha affermato Federica Archibugi - comprimerà inevitabilmente i tempi della cosiddetta adolescenza imprenditoriale, chiamando le nuove generazioni delle tante imprese familiari che operano nel settore a un impegno immediato e ben più efficace rispetto a quanto accaduto nel passato. I giovani dovranno, in altre parole, diventare rapidamente un asset per le imprese del comparto, anche e specialmente nel quadro della diversificazione produttiva in atto.”

Per questi motivi la neo-presidente dei Giovani di Federagenti ha, nel suo sintetico programma, insistito in particolare su due fattori qualificanti: da un lato, una formazione che trasformi i giovani in un valore aggiunto per le imprese marittime garantendo anche un salto di qualità nei campi della digitalizzazione e della governance delle aziende; dall'altro, una collaborazione più efficace e concreta con gli altri “giovani” del cluster marittimo, realizzando forme di integrazione e di dialogo costante in primis con i giovani armatori.

MSC Crociere posticipa il via

canza. Nell'ambito di queste misure, attualmente previste fino al 6 gennaio con possibilità di ulteriore proroga, le navi passeggeri possono attraccare nei porti greci solo per scali tecnici, quindi senza la possibilità di far scendere i passeggeri in escursione a terra.

Pertanto, non essendoci la certezza che i porti greci possano riaprire da domani 7 gennaio per via della probabile proroga, la Compagnia ha deciso di posticipare la ripresa delle operazioni per MSC Magnifica al 14 febbraio 2021.

Gli ospiti che hanno prenotato una crociera a bordo di MSC Magnifica prima della nuova data di ripartenza potranno trasferire la loro prenotazione su MSC Grandiosa già a partire

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica



dal 10 gennaio 2021, data in cui la nave riprenderà a navigare con il suo itinerario nel Mediterraneo Occidentale che prevede toccate a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. Avranno anche diritto a una cabina di livello superiore rispetto a quella prenotata su MSC Magnifica.

In alternativa è possibile scegliere il voucher Future Cruise Credit (FCC) con la possibilità di trasferire su una nuova crociera l'intero importo pagato scegliendo qualsiasi nave e qualsiasi itinerario in partenza entro 18 mesi dall'emissione del voucher, oltre a un credito di bordo fino ad €200 a cabina.



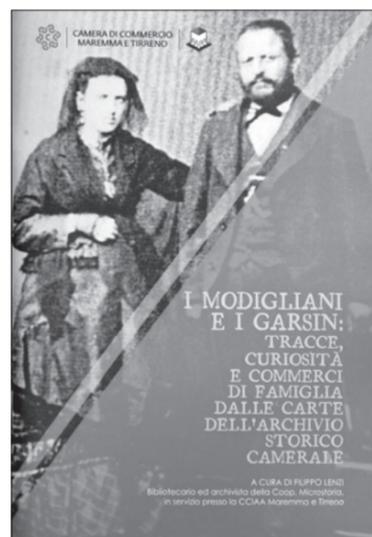
Con noi il tuo business non ha confini

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

LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“I Modigliani e i Garsin” Dall'archivio storico camerale (Edizione CdC Maremma e Tirreno)

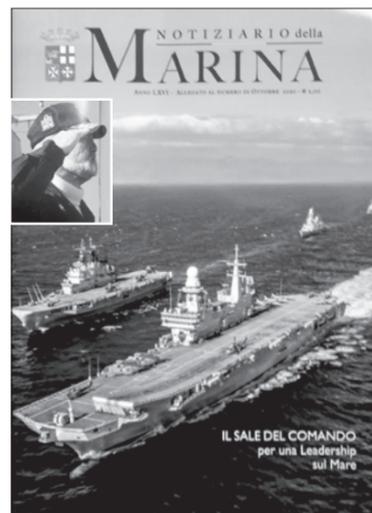


La storia, non solo quella minore, si nasconde a volte anche nelle fredde pagine burocratiche degli archivi ufficiali. Ed è bravo chi, sapendo dove mettere le mani, arriva a ripescare perle di notizie trasformando documenti contabili in cultura viva.

È quello che sottolinea il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno dottor Riccardo Breda, nella breve introduzione all'opera di Filippo Lenzi archivistica della cooperativa Microstoria, in servizio presso la CdC. Mentre della famiglia Modigliani si è sempre saputo molto - anche con parecchie fake news, dobbiamo ricordare - dei Garsin, la famiglia di provenienza della mamma di Amedeo, poco è stato raccontato. Eppure il bisnonno materno di Amedeo, anch'egli di una attivissima famiglia ebraica, ha avuto parte importante nella vita del grande “artista maledetto”. Le 50 pagine della ricostruzione di Filippo

Lenzi ne tracciano non solo il ritratto, ma anche l'inquadramento in una Livorno che era allora, per molti versi, l'ombelico dei traffici commerciali del Mediterraneo.

“Notiziario della Marina” Allegato di Ottobre “Il sale del comando” Dell'ammiraglio Paolo Treu (Ministero della difesa-Marina)



Il notiziario mensile della Marina Militare è una pregevole pubblicazione che, sia pure con il ritardo ormai inguaribile delle nostre Poste, arriva agli abbonati e alle istituzioni con il punto sugli uomini (e donne) con le stellette, sulle navi e sulle strategie.

Questo allegato del numero di ottobre, arrivato solo da pochi giorni, contiene un vero gioiello: il testo - accompagnato da significative foto - del messaggio filmato dal comandante in capo della squadra navale, ammiraglio di squadra Paolo Treu sul tema della leadership sul mare e l'arte del comando sulle navi.

Credo proprio che questa settantina di pagine meriterebbero una attenta lettura non solo da parte degli ufficiali della Marina e delle altre forze armate, ma anche di chi, nelle aziende e un po' in tutti i luoghi di lavoro, esercita o dovrebbe esercitare la propria

autorità per il miglior andamento dell'insieme. L'ammiraglio Treu non ha certo remore nel definire poco adatti al comando coloro - e si riferisce chiaramente a ufficiali inferiori al suo grado, ma anche superiori - che non sono in grado di esercitare una vera leadership: che non è fatta di imposizioni del proprio grado ma di un insieme più pregnante di rapporti umani, di comprensione delle problematiche di ogni singolo membro di un equipaggio, di rispetto per tutti salvo i furbastri scansafatiche. Su una nave, come in tutti i luoghi di lavoro dove donne ed uomini devono cooperare per la riuscita del gruppo, la priorità assoluta - ricorda Treu - è l'equipaggio. E il vero leader è colui che prima ancora dei canoni tradizionali del comando adotta la cura per la sua gente. Un principio che vale su una nave da centinaia di uomini d'equipaggio come su un ufficio di poche persone. Perché il leader - conclude Treu - non è soltanto un manager, anzi spesso è molto di più proprio perché non si limita a programmare al meglio quello che gli viene richiesto ma è uomo d'azione e di innovazione. In alcune pagine, l'ammiraglio riporta, spiegandoli, anche i motti di alcune navi. Chiudendo con quello di nave Vespucci: “Non chi inizia, ma chi persevera”.

www.lorenzinterminal.it



TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

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

info@lorenzinterminal.it
www.lorenzinterminal.it

la pagina dei **lettori**

Bacini di carenaggio e amarezze



Dal lettore avvocato Enrico Longhi riceviamo:

Caro direttore, ho letto con interesse il suo articolo "E Livorno? Aspetta e spera" dove riferisce gli investimenti per la cantieristica e le riparazioni navali a Palermo e non a Livorno; e capisco benissimo che le "girino un po' le scatole" per la fine che ha fatto il bacino di Livorno.

Si figuri quanto girano agli imprenditori ed ai lavoratori delle riparazioni navali di Livorno che, o sono emigrati, o hanno chiuso bottega.

Lei dice che il bacino è in malora, ma non dice chi ce l'ha mandato in malora, e soprattutto non dice che è stato proprio l'attuale aggiudicatario della gara. Lo dico io allora, sulla base di prove e fatti incontrovertibili, come da cronistoria che allego.

A questo punto i ritardi per la consegna ai vincitori della gara possono fare ben pochi danni. Lei davvero crede che Azimut restituirà il bacino all'attività di riparazioni navali dopo che per quasi vent'anni ha fatto di tutto per eliminarlo dal porto di Livorno? Se e quando entrerà una nave mercantile nel bacino grande sarò lieto di offrirle una bottiglia di prosecco.

Cordiali saluti Enrico Longhi

*

Caro avvocato, il bando di gara dell'AdSP stabilisce che l'aggiudicatario del sistema bacini livornesi dovrà rimettere il tutto in condizioni di operare per "tre gambe" di servizi: grande nautica, piccole e medie navi. Speriamo con lei di vedere quanto prima entrare per lavori anche una nave mercantile, sebbene la rimessa in sesto del bacinone ("l'innominato") richiederà tempi lunghi e milioni di euro. Conto dunque sul prosecco, se ancora ci sarò. In quanto alle responsabilità che hanno portato alla brutta fine del bacinone, c'è una storia infinita che si trascina da anni, ma senza aver mai definito - a quanto ci risulta - né colpe né imbrogli. Nel suo allegato, che teniamo a disposizione degli eventuali interessati, ci sono elementi interessanti ma non prove. E noi preferiamo oggi guardare avanti che non indietro.



Alla prova

LIVORNO - Inauguriamo con questo numero la pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori: interventi che oggi il web favorisce, e che fa dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, a volte con giorni e giorni di intervallo tra scrivere e recapitare, domande o considerazioni.

Qualche lettore ce l'ha chiesto e abbiamo preso la palla al balzo. Ovviamente ci sono regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali a persone sull'onorabilità e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e - come già vedete in questa prima pagina - 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 mettiamo insomma 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.

Più cari gas e luce. Perché?



Marco Vignola, responsabile energia Unc, ci scrive:

"Con la prossima bolletta assisteremo a un rincaro tra i più elevati di sempre nel settore dell'energia. Se poi si aggiunge all'altro rincaro del trimestre precedente, con un +15,6% della luce e un +11,4% del gas, ecco che la stangata non può che mandare in tilt i bilanci delle famiglie, già in difficoltà per via dell'emergenza Covid".

*

Secondo quanto sostiene l'Arera - ovvero una delle decine e decine di Authority fiorite più o meno silenziosamente negli anni e che dovrebbero tutelare i relativi comparti, in questo caso quello dell'energia, reti e ambiente - i prossimi aumenti saranno "solo" del 4,5% per l'elettricità e del 5,3% del gas. Facile dar ragione a Vignola: sommando i vecchi e i nuovi aumenti, si va a stangate vicino al 20%: che in un periodo di profonda depressione come quello in cui siamo, e che si teme continuerà ancora per quest'anno, rappresentano veri e propri drammi per le famiglie meno abbienti.

Le spiegazioni ufficiali sostengono che sono aumentati i costi delle materie prime e che quindi bisogna bere l'amaro calice. Lo si è visto anche sulla benzina e sul gasolio alle pompe di rifornimento, che più o meno in silenzio hanno aumentato i prezzi (e non di poco). Il tutto è contraddetto, tuttavia, dall'ampia disponibilità sia del greggio che del gas: sia per i consumi ridotti causa la crisi, sia perché i paesi più consumatori - si vedano gli USA - sono in pratica diventati autosufficienti (sebbene la lavorazione degli scisti bituminosi abbia anch'essa subito un calo).

Non siamo tecnici e quindi possiamo solo raccogliere le informazioni che circolano. Secondo alcune delle quali, chi fornisce energia cerca di rifarsi del calo dei consumi aumentando il prezzo unitario. Lo stesso è successo nel trasporto dei container che dopo la brusca caduta all'inizio del 2020 ha visto risalire il costo del trasporto stesso grazie agli accordi tra vettori. E l'Arera? Già, ci piacerebbe sapere che funzione sta svolgendo per tutelare i cittadini.



Labromare



SANTA GIULIA



Labromare s.r.l.
LIVORNO



DIVISIONE TERRESTRE



DIVISIONE MARITTIMA



TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE



TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443




www.labromare.it



Labromare

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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Sottomarini, quattro U-212

ficato all'azienda navalmeccanica di Stato, il Ministero ha ordinato due sottomarini Near Future U-212 con tanto di avviso apparso a metà dicembre sul notiziario della UE per le gare europee. Altri due battelli sono in opzione, ma con intenzione già di allargare l'ordine. I primi due battelli costeranno 1,35 miliardi di euro, di cui una consistente fetta andrà alle imprese italiane o italo-francesi per gli allestimenti e i sistemi d'arma. I nuovi battelli, che fanno parte di un progetto evoluto della ThyssenKrupp Marine tedesca, si affiancano a quelli già in servizio della classe Todaro, a loro volta molto evoluti per le caratteristiche di silenziosità e per la motorizzazione a celle d'idrogeno, anch'essi dello stesso progetto tedesco. Rumors sulla stampa nazionale ed estera da mesi sottolineano la possibilità che la sezione navale-sub della Thyssen entri a far parte di un gruppo internazionale in cui Fincantieri avrebbe la maggioranza.

L'ordine dei nuovi battelli subacquei porterà importanti commesse di lavoro non solo alle aziende riconducibili alla Warship Design Authority italiana (Fincantieri) ma anche a specialisti come Calzoni di Bologna, l'Avio di Torino, l'importante divisione livornese di Leonardo (ex Wass), la Acciai Speciali Terni, la Faam per la produzione di batterie al litio, e una polverizzazione di indotto di alta specialità produttiva.

Così Leonardo avrà la sua

periferia Nord e che negli anni ha avuto tante trasformazioni di nome e di azionariato, ma è sempre stata e rimane un'eccellenza nelle tecnologie della difesa e dell'esplorazione sottomarina. Chi ha buona memoria ricorda anche che quando era Whitehead la mine produceva sofisticate mine ed altrettanto sofisticati siluri, dopo una breve e sfortunata epoca di motori fuoribordo che tentammo - ci provai anch'io con il mensile "Mondo sommerso" di proporre anche a Cuba. I siluri sono ancora un prodotto di vertice della Leonardo, diventata da Whitehead a Wass e poi finalmente all'attuale nome che identifica un gruppo italo-francese ultra-specializzato. Leonardo, come del resto anche nelle precedenti connotazioni, è circondato sul territorio da un comprensibile riserbo. Difficile che filtrino notizie o comunicati. Ma nelle ultime mostre che si sono svolte in campo nautico prima che la pandemia intrappolasse tutti sul web, furono presentati modelli di drone sub molto avanzati, indicati per la ricerca sottomarina ma forse con un sottinteso anche militare. Solo ipotesi? Del coinvolgimento della livornese Leonardo nell'ordine dei nuovi sottomarini alla Fincantieri è notizia ufficiale. Il che significa lavoro, e lavoro altamente qualificato, anche per i livornesi. Che del resto nel campo della subacquea avanzata hanno sempre avuto radicate radici, a partire dall'ormai scomparsa Cosmos con i suoi micro-sottomarini e le sue campane di decompressione, fino alle aziende microscopiche ma altamente apprezzate per i fucili da caccia subacquea e alla distribuzione delle bombole sub e dei relativi accessori americani Dacor che comprendevano i primi computer da polso per le immersioni. Un mondo oggi totalmente trasformato, ma che ha avuto a Livorno la sua parte di glorie.

F2i Holding Portuale

Monfalcone e a Livorno. L'acquisizione - dice la nota del gruppo - il cui perfezionamento resta condizionato alle autorizzazioni delle competenti autorità, verrà effettuata attraverso F2i Holding Portuale (FHP), società interamente controllata dal Terzo Fondo F2i e dal Fondo F2i-ANIA. Le attività di MarterNeri si integreranno con quelle già svolte da FHP

nei quattro terminal di Carrara, Marghera e Chioggia, acquisiti nel 2019. Dal consolidamento in FHP nasce il primo operatore portuale italiano nel settore delle rinfuse, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno con oltre 7 milioni di merci movimentate annualmente, 7 terminali in gestione, 200 mezzi di sollevamento e movimentazione, magazzini e infrastrutture di interconnessione.

Il comparto delle merci rinfuse solide - prodotti siderurgici, cereali, cellulosa, fertilizzanti, moduli industriali speciali e altre merci che, per caratteristiche specifiche, non sono trasportate in containers - è strategico per l'economia nazionale. Il 70% delle importazioni e il 50% delle esportazioni italiane avvengono via mare, per un valore annuo di 160 miliardi di euro. La logistica relativa a tali merci - sottolinea il nuovo gruppo - è un tassello indispensabile per garantire l'efficiente operatività dei principali distretti industriali italiani. A tal proposito, il disegno industriale realizzato da F2i, che potrà ulteriormente ampliarsi nei prossimi mesi, riguarda anche la logistica di terra via trasporto ferroviario, attività in cui recentemente F2i ha investito con l'acquisizione di CFI (Compagnia Ferroviaria Italiana), il maggior operatore nazionale indipendente. Dopo l'acquisizione di MarterNeri, il volume d'affari e il numero di addetti delle società appartenenti a F2i e operanti nel comparto delle merci rinfuse sono stimati essere superiori rispettivamente a 170 milioni di euro e 630 risorse.

Il settore della logistica portuale delle merci rinfuse è strategico per l'economia italiana ma è gestito in modo frammentato e manca di integrazione con la logistica di terra", ha dichiarato Renato Ravnelli, amministratore delegato di F2i SGR, "nel corso dell'ultimo anno abbiamo assistito al grande interesse da parte di istituzioni e operatori stranieri, europei ed extra europei, verso i porti nazionali. La nuova geografia dei commerci e l'evoluzione geografica dei trasporti stanno infatti determinando una crescente centralità delle coste italiane. F2i risponde a tali evoluzioni con un progetto italiano volto alla nascita di un operatore integrato con il trasporto ferroviario, capace di servire le esigenze della clientela nazionale e internazionale in maniera professionale e, in quanto operatore indipendente, in maniera non discriminatoria".

"Dopo gli investimenti nei comparti ferroviario e aeroportuale, il Fondo ANIA rafforza il suo posizionamento nel settore dei trasporti acquistando MarterNeri, società operante nella logistica portuale. L'operazione ha una rilevanza strategica per l'economia che, dopo la pandemia, sarà chiamata a correre più veloce che mai, con infrastrutture all'altezza degli obiettivi di crescita che l'Italia si è prefissa. Sono evidenti, inoltre, gli impatti positivi sia sull'occupazione del settore sia in termini di sostenibilità, in linea con i criteri di selezione ESG che stanno guidando sempre più gli investimenti del comparto assicurativo italiano", ha dichiarato Maria Bianca Farina, presidente dell'ANIA, Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici.

Giorgio Neri: più forza

successiva, ha avuto l'importante iniezione con la Marter e adesso diventa un colosso, come spiega la nota pubblicata qui a fianco.

Spesso, quando hanno luogo queste concentrazioni, si pensa che possa cambiare quasi tutto anche nella "mission". Giorgio Neri sottolinea, in una nostra breve telefonata, che non sarà così. "Siamo più forti e con un numero maggiore di realtà che ovviamente coopereranno - dice - ma la realtà operativa resta quella che c'è con tante singole unità". Ricorda anche che al momento c'è l'operazione sottoscritta dai partner, ma potrà diventare operativa solo dopo l'approvazione dell'Antitrust e i relativi eventuali "caveat". E lui? Lapidaria la risposta: "Io resto". Il che ovviamente ci fa piacere - Buon vento.

Regione Toscana ok alla proroga

gnando la Giunta a risolvere tale problematica.

Contestualmente l'allora candidato e oggi presidente della Regione Toscana Eugenio Giani - continua Serra - fece propria tale iniziativa che ha determinato l'approvazione della delibera.

Un risultato, questo, vitale che - conclude Serra - consentirà alle nostre aziende di ammortizzare le perdite subite, accedere ai finanziamenti concessi dallo Stato e programmare i futuri investimenti.

Guardia Costiera

Covid-19 ha stravolto le abitudini del vivere comune, del modo di lavorare, dei rapporti sociali. In tale contesto, la Guardia Costiera si è adoperata nel fornire una risposta concreta e immediata collaborando attivamente con la Protezione Civile. Molteplici gli interventi operativi sul territorio nazionale per assicurare il trasporto urgente di più di 1.300.000 DPI (Dispositivi di Protezione Individuale). I militari del Corpo, inoltre, sono stati anche inseriti in appositi dispositivi di Pubblica sicurezza, per contribuire con le Forze di Polizia alla verifica contestuale del rispetto delle disposizioni volte a contenere e contrastare la diffusione del virus.

Grazie al rinnovato impegno di tutti gli uomini e le donne della Guardia Costiera - sottolinea la nota - anche per quest'anno è stata garantita la continuità dei servizi indispensabili alla comunità nazionale che dal mare trae sostentamento e/o svago.

Grazie al lavoro svolto dal 6° Reparto "Sicurezza della Navigazione" del Comando Generale del Corpo, nonostante le difficoltà legate all'emergenza sanitaria, è stata mantenuta in efficienza la catena logistica degli approvvigionamenti via mare dei beni essenziali, garantendo la sicurezza e la regolarità dei trasporti marittimi che non hanno mai interrotto la loro attività, né è mai mancata l'assistenza nei confronti di quegli equipaggi momentaneamente bloccati nei porti esteri. Per venire incontro al personale marittimo - inoltre - sono stati prorogati i permessi, i certificati, gli attestati e gli atti abilitativi. L'attività di controllo è altresì proseguita regolarmente con 1227 ispezioni PSC (Port State Control) eseguite nei confronti delle navi straniere approdate nei porti italiani, delle quali 64 sottoposte a fermo amministrativo per gravi irregolarità concernenti la sicurezza della navigazione.

Ma non solo. Nel corso del 2020 la Guardia Costiera si è fortemente impegnata anche in favore dell'ambiente sia a livello operativo che comunicativo. La campagna ambientale "Alla natura non serve", il cui spot è ancora in programmazione nell'emittente televisiva nazionale, nata dalla collaborazione tra il Comando Generale della Guardia Costiera e il Ministero dell'Ambiente, ha contribuito a sensibilizzare l'opinione pubblica a favore del corretto smaltimento di guanti e mascherine, affinché non vadano dispersi nell'ambiente marino e costiero. L'operazione "Reti fantasma", ha visto i nuclei subacquei del Corpo impegnati in attività di recupero delle reti da pesca abbandonate lungo i fondali marini: un pericolo per la vita dell'ecosistema marino come pure per la sicurezza di bagnanti e subacquei. Ad oggi, sono oltre 7 le tonnellate di reti abbandonate sui fondali marini rimosse dai nuclei sub della Guardia Costiera, pari a circa 240 mila bottiglie di plastica. A quest'attività operativa, si è affiancata la campagna "dal lockdown alla ripartenza" e la 4ª campagna di monitoraggio ambientale nelle aree marine protette realizzata grazie all'intervento congiunto della componente aeronavale del Corpo, dei nuclei sub e dei laboratori ambientali mobili.

Sul fronte "pesca", poi, non è mancato il sostegno al ceto peschereccio destinatario di misure normative governative finalizzate

Iscriviti alla Newsletter Bissettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA
per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@lagazmar.191.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

ad agevolare lavoratori e imprese nell'affrontare la contingente situazione economica connessa all'emergenza epidemiologica, l'operatività delle quali è stata garantita dal Corpo delle Capitanerie di Porto, in ragione della dipendenza funzionale dal MIPAAF (Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali). Nello specifico, allo stato attuale sono state liquidate due diverse forme di sostegno al settore della pesca: 14 milioni di euro provenienti dal "Fondo pesca e acquacoltura per l'emergenza Covid-19" (Decreto ministeriale del 17/7/2020 emanato ai sensi dell'articolo 78, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18), e 16 milioni di euro a favore del fermo pesca (obbligatorio e non) di cui al Decreto Direttoriale n.11 del 10/07/2020.

All'impegno in ambito amministrativo, è stata affiancata l'attività di controllo pesca, che ha registrato per il 2020 un importo di oltre 7 milioni di euro di sanzioni, per 340 tonnellate di prodotto irregolare, un terzo del quale di provenienza estera. Attraverso diverse operazioni, l'ultima delle quali denominata "Frontiere tracciabili", le ispezioni effettuate lungo l'intera filiera ittica e sulle grandi piattaforme logistiche di distribuzione, ha permesso di tutelare i prodotti Made in Italy. Inoltre, solo nel 2020, in aggiunta alle attività svolte dai mezzi assegnati ai Comandi del bacino Tirrenico Meridionale, l'impiego

ulteriore e continuativo di assetti aereo-navali d'altura della Guardia Costiera ha portato al sequestro di oltre 120 km di reti irregolari.

Di rilievo anche il lavoro amministrativo espletato dal Corpo in questo 2020. Tra certificati, autorizzazioni, pareri, nulla osta, licenze e quant'altro, sono stati erogati per l'utenza più di 270.000 atti amministrativi. Oltre 8.000 le patenti nautiche rilasciate a fronte di 2.270 sessioni di esame.

A conclusione di questo anno, tuttavia, un'attenzione particolare va riservata a quello che si può definire il compito principale della Guardia Costiera: il soccorso in mare a salvaguardia della vita umana. Anche quest'anno, infatti, l'impegno del Corpo è stato notevole, basti pensare che sono stati soccorsi, a seguito di operazioni SAR (Search and Rescue), 4775 migranti e 3416 tra diportisti, pescatori, equipaggi marittimi, bagnanti e subacquei.

Come di consueto, l'operazione estiva Mare Sicuro - giunta al compimento del 30esimo anno di vita - ha garantito, nonostante la particolare situazione contingente, la sicurezza in mare di bagnanti e diportisti, consentendo il regolare svolgimento delle attività ricreative e commerciali.

Rimanendo nell'ambito del soccorso, soprattutto quando le condizioni meteo sono proibitive tali da impedire ai mezzi navali di raggiungere in tempi brevi il luogo delle operazioni, si è compresa

l'imprescindibilità del soccorso in mare con aeromobile. Infatti, la componente aerea della Guardia Costiera, che quest'anno è stata ampliata con 4 nuove unità ad ala rotante, si è spesso rivelata di fondamentale importanza in molteplici operazioni di salvataggio, una delle quali quella occorsa alla motonave Norman Atlantic di cui ricorre in questi giorni il 6° anniversario, e che può ben dirsi il più grande soccorso via-aerea effettuato al mondo. In quell'occasione, il 28 dicembre del 2014, il Centro Nazionale di Soccorso della Guardia Costiera italiana (IMRCC), coordinò le operazioni di evacuazione di quasi 500 persone dalla nave in fiamme. Le operazioni di recupero, rese complesse dalle proibitive condizioni del mare, videro coinvolti, oltre ai mezzi aeronavali e uomini della Guardia Costiera, anche quelli della Marina Militare, dell'Aeronautica Militare, dei Vigili del Fuoco e di altre unità civili e militari italiane ed estere.

Le capacità professionali degli uomini e delle donne della Guardia Costiera, la loro capacità ad adattarsi ai cambiamenti, quella di offrire all'utenza del mare e dei porti soluzioni flessibili e innovative - ha dichiarato il comandante generale del Corpo, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino -, costituiranno le leve, su cui le Capitanerie di Porto - Guardia Costiera continueranno a costruire la prossima "ripartenza".



INTERPORTO TOSCANO A. VESPUCCI S.p.A.

Via delle Colline, 100

57017 COLLESALVETTI (LI)

C.F./P.I. 00882050495

E mail: info@interportotoscano.com - Pec: itav.li@pec.it

ESTRATTO

AVVISO ESPLORATIVO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER LA VENDITA DI AREE ALL'INTERNO DELL'INTERPORTO TOSCANO A. VESPUCCI DI LIVORNO - GUASTICCE

La Società Interporto Toscano è proprietaria di un'area edificabile della superficie complessiva di mq. 51.727, denominato lotto W, posto all'interno dell'area interportuale "Amerigo Vespucci".

Avendo ricevuto una manifestazione di interesse per l'acquisto del terreno, è interesse di questa Società sondare il mercato circa l'interesse anche di altri soggetti all'acquisizione di tale area.

L'avviso integrale con ulteriori dettagli e con le modalità di presentazione della manifestazione di interesse sono visibili sul sito www.interportotoscano.com.

La dichiarazione di interesse dovranno pervenire entro il termine del giorno 15 gennaio 2021 ai recapiti della Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.

Collesalveti, 30 dicembre 2020

L'Amministratore Delegato

Bino Fulceri