

L'AUDIZIONE DI CONFITARMA ALLA CAMERA SUL PNRR

C'è poco per il trasporto mare

Il presidente Mattioli ha ribadito la necessità di intervenire anche a sostegno delle costruzioni navali, la cantieristica, i traghetti e le crociere



Mario Mattioli

ROMA – “Le sei missioni in cui si articolerà il Piano nazionale di rilancio - Recovery Plan - rappresentano sfide ambiziose per il nostro Paese e un'importante occasione di (segue in ultima pagina)

Mario Mega: digitalizzazione passi a RAM

MESSINA – “Nei giorni scorsi avevo espresso chiaramente il mio punto di vista - scrive il presidente dell'AdSP dello Stretto ingegner Mario Mega - sulle proposte inserite nel PNRR, cioè il piano presentato dal Governo Conte per l'utilizzo dei fondi del Recovery Fund, sulla digitalizzazione nei porti.

In sostanza apprezzavo la scelta di rivalutare il ruolo delle (segue in ultima pagina)



MILANO – Il cargo aereo sta confermandosi essenziale anche in tempi di pandemia, malgrado i costi e il limite delle merci di valore (ma non sempre e non solo).

Airport Handling, la joint venture nata in Italia, e Beta Trans, hanno siglato una partnership strategica per fornire (segue in ultima pagina)

Confitarma ammessa nel B20 Forum

ROMA – Confitarma, la Confederazione Italiana Armatori aderente a Confindustria, ha ottenuto per la prima volta l'inserimento dello shipping nel B20, il forum di dialogo ufficiale del G20 con la comunità imprenditoriale globale.

“In questi mesi flagellati dal Covid-19, tutte le istituzioni italiane ed estere hanno chiaramente riconosciuto l'importanza del settore marittimo-portuale il cui ruolo è fondamentale per garantire la vita quotidiana di cittadini ed imprese - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - lo stesso riconoscimento giunge dal mondo industriale italiano che nella nuova governance di Confindustria (segue a pagina 8)

Assarmatori: sbloccare fondi per rinnovare la flotta

ROMA – Se si vogliono raggiungere gli obiettivi di una “Rivoluzione verde” e di una “Transizione energetica”, come richiesto esplicitamente dal progetto Next Generation EU, servono interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri. È quanto ribadito da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aderente a Confindustria-Concommercio, nel corso dell'audizione organizzata dalla IX Commissione (Trasporti) della Camera, sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” (PNRR).

“Nella versione definitiva del Piano - ha ricordato Messina - è stata (segue a pagina 8)

Fedespedi: logistica prioritaria



Silvia Moretto

MILANO – Era il 5 agosto quando Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali) indicava digitalizzazione, connettività e sostenibilità quali priorità strategiche per il Paese da inserire nel programma di spesa che l'Italia deve presentare all'Europa per accedere al Recovery Fund. (segue a pagina 8)

IL REPORT E LE CONSIDERAZIONI DELL'ADSP GENOVA E SAVONA

Il Covid e i traffici portuali

Malgrado i forti cali, il sistema rimane il primo in Italia

GENOVA – La diffusione del Covid-19 e le misure poste in essere dai governi mondiali per rallentare la propagazione del virus e ridurre il bilancio delle vittime - scrive l'AdSP del Mar Ligure Occidentale nel suo report sui traffici - hanno assunto nel giro di alcuni mesi un carattere globale tale da causare gravi perturbazioni al tessuto economico del paese determinando una minore domanda di merce oltre che pesanti effetti occupazionali.

L'attuale crisi, che mantiene contorni non ancora del tutto identificabili, sia per dimensioni sia per (segue a pagina 8)

Sdoganamento in mare per rinfuse

LIVORNO – Lo “sdoganamento in mare”, già operativo dal 2014 presso l'Ufficio dell'amministrazione doganale di Livorno limitatamente alle merci in container, viene esteso anche alle navi mono cliente che trasportano merci alla rinfusa diverse da quelle sottoposte ad accisa ai sensi del D.Lgs. n. 504/95.

Come a suo tempo già annunciato, dallo scorso mese di gennaio, per una durata di 6 mesi, (segue a pagina 8)

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

CONSEGNATA A SAINT-NAZAIRE LA BANDIERA

Arriva MSC “Virtuosa”

La nuova ammiraglia opererà in Italia ad aprile partendo da Genova



GINEVRA – MSC Crociere ha preso in consegna MSC Virtuosa, una nave altamente innovativa e dotata delle più avanzate tecnologie ambientali disponibili al mondo, che rappresenta la nuova ammiraglia del- (segue a pagina 8)



CORA
TRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adr e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno

Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia

Via Bolano 20
19037 Santo Stefano di Magra (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
e-mail: contatti@coratrasporti.com



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

BERTOLCCI

IMPIANTISTICA INDUSTRIALE

Costruzioni e riparazioni industriali

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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.																	
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it																	
MEDITERRANEAN					SHIPPING COMPANY			GINEVRA									
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO																	
PER					NAVE		VOY DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it							LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT. VE RA AN TS					
USA EAST COAST - <u>Servizio diretto</u> - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY.					1		MSC HAMBURG	ME107W	24-2	18-2	21-2	26-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							SAN VICENTE	108W	3-3	25-2	28-2	5-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC VITTORIA	ME109W	10-3	4-3	7-3	12-3	3	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it									SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).					2		MSC KATRINA	IS103R		Vedi	11-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							SEAMAX NORWALK	IS104R		Serv.	18-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC ROSA M	IS105R		5	25-2	5	3	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it								LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
USA GOLFO - <u>Servizio diretto</u> - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile.							EUROPE	MF106W		15-2	10-2	12-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport) St. Kitts: Basseterre. Nevis: Charlestown. Montserrat: Plymouth, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) . Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							ASTRID SCHULTE	107W		22-2	17-2	19-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MAERSK KARLSKRONA	108W		1-3	24-2	26-2	3	18	18	18	18
							MC ALTAMIRA	MF109W		8-3	3-3	5-3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					3												
MESSICO <u>Servizio diretto</u> - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades).																	
CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it								LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
USA WEST COAST - <u>Servizio diretto</u> - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Surimane: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"							MSC JEONGMIN	MC106A		16-2	13-2		14-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							MSC SARA ELENA	MC107A		23-2	20-2		21-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC CLEA	MC108A		2-3	27-2		21-2	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					4												
CANADA WEST COAST - <u>Servizio diretto</u> - Vancouver (e prosezuzioni interne).																	
MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					5				GIT	SP	GE	NA		VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosezuzioni interne).							MSC BRANKA	NL0105R		18-2		19-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							MSC VANCOUVER	NL0106R		25-2		26-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC FLORENTINA	NL0107R		4-3		5-3		18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it					6					GIT	LI	GE					
CANADA - Montreal - SERVIZIO DIRETTO - (e prosezuzioni interne).							MSC SARISKA	CX106A		17-2	20-2	21-2					
							MSC VERONIQUE	CX107A		24-2	27-2	28-2					
							T.B.N.	CX108A		3-3	6-3	7-3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					7				SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne).							MSC CLAUDIA	YY105R				10-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							T.B.N.	IV102R	16-2				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC ALYSSA	MW106A		16-2			3	18	18	18	18
							MSC LENI	FJ107E			20-2						
							MSC CLAUDIA	YY106R				17-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					7 BIS				SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Chennai (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.							T.B.N.	IV102R	16-2				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							MSC ALYSSA	MW106A		16-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC LENI	FJ107E			20-2		3	18	18	18	18
							MSC CLAUDIA	YY106R				17-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					8			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.							CSAV BRUNELLA	MM106A	16-2		12-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							MSC ADELAIDE	MM107A	23-2		19-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC CLAUDIA	YY105R				10-2		18	18	18	18
							MSC CLAUDIA	YY106R				17-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it					9				CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	TS
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.							MSC JEONGMIN	MC106A	14-2	16-2	13-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
							MSC SARA ELENA	MC107A	21-2	23-2	20-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
							MSC CLEA	MC108A	28-2	1-3	27-2			18	18	18	18

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE		VOY		DA											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it						LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.				10	MSC ALYSSA		MW106A	14-2	Vedi	12-2	Vedi	16-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC MONTEREY		MW107A	21-2	Serv.	19-2	Serv.	23-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
					MSC ROSARIA		MW108A	28-2	9	26-2	3	2-3	18	11	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				11			CIVIT.		SP	GIT		AN					
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.					MSC JEONGMIN		MC106A	14-2	16-2	13-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC SARA ELENA		MC107A	21-2	23-2	20-2			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MSC CLEA		MC108A	28-2	2-3	27-2			18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				12			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					MSC SUSANNA		MA105A	18-2	20-2			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					PUSAN C		MA106A	25-2	27-2			Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
					APL SAVANNAH		ONN9JE	3-3	6-3			18	(via SP)	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				12 BIS			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					MSC CLAUDIA		YY106R				17-2						
					MSC CLAUDIA		YY107R				24-2						
					MSC CLAUDIA		YY108R				3-3						
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it				13			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
GOLFO PERSICO - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne). IRAQ - Umm Qasr. ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. JAPAN - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.					MSC ARINA		FJ106E		Vedi	27-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC SIXIN		FJ107E		Serv.	6-3	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC GULSUN		FJ108E		16	13-3	15	18	18	18	18		
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it				13 BIS			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.					MSC VALENCIA		IV103R	16-2	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC LORETTA		IV104R	21-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC GISELLE		IV105R	2-3	16		18	18	18	18	18		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it				14	LI		SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.					SAG GOOD TIMING		YA107A	18-2		Vedi		Vedi					
					JSP LEVANTE		YA108A	25-2		Serv.		Serv.					
					SAG GOOD TIMING		YA109A	4-3		2		3	18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it				15			SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
MAROCCO - Casablanca.					MSC MANYA		YM106A	13-2		Vedi		Vedi					
					MSC HERMES		YM107A	20-2		Serv.		Serv.					
					MSC MANYA		YM108A	27-2		1		3	18				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it				16	LI		SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..							Vedi	Vedi		Vedi							
							Serv.	Serv.		Serv.							
							12	7 e 8		12bis							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it				17	LI		GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS			
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.					MSC ALYSSA		MW106A	14-2	12-2	16-2	Vedi						
					MSC MONTEREY		MW107A	21-2	19-2	23-2	Serv.						
					MSC ROSARIA		MW108A	28-2	26-2	2-3	3						

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA								
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
	MSC EDITH	AE105A	9-2	8-2				6-2			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MARYLENA	AE106A	16-2	15-2				13-2			
	MSC EDITH	AE107A	23-2	22-2				20-2			
	MSC SENA	AC106A	11-2 POL GE					15-2			MARSAXLOKK, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC AMERICA	AC107A	18-2					22-2			
	T.B.N.	AC108A	25-2					1-3			
	MSC RHIANNON	AA105A	7-2	6-2				9-2			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	AS PAMIRA	AA106A	14-2	13-2				16-2			
	MSC MASHA 3	AA107A	11-3	20-2				23-2			
	SPIRIT OF TOKYO	AB106A	10-2	13-2	12-2			9-2	16-2		ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC NILGUN	AB107A	17-2	20-2	19-2			16-2	23-2		
	MSC JEMIMA	AB108A	24-2	27-2	26-2			23-2	2-3		
	CONTSHIP IVY	AM106A							7-2		KOPER, RIJEKA, PLOCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
CONTSHIP IVY	AM107A							14-2			
MSC GENOVA	QX105E						9-2			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
MAERSK HUACHO	106E						16-2				
MAERSK HIDALGO	107E						23-2				
MSC GIANNINA	AH107A	16-2	15-2	14-2			16-2	12-2		MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC GIANNINA	AH108A	23-2	22-2	21-2			23-2	19-2			
LUEBECK	AY106R	14-2							12-2	BAR, MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
LUEBECK	AY107R	21-2							19-2		
SPIRIT OF CHENNAI	AS106A	10-2	12-2				9-2			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC TIA	AS107A	17-2	19-2				16-2				
SPIRIT OF CHENNAI	AS108A	24-2	26-2				23-2				
CONTSHIP TOP	AH106A					12-2		14-2	11-2	BAR	
CONTSHIP TOP	AH107A							21-2	18-2		

IN RISPOSTA A UNA SERIE DI INTERROGATIVI (A VOLTE CAPZIOSI) APPARSI SU ALCUNI GIORNALI

Grimaldi: niente monopoli sulle tratte per la Sicilia

Il traffico merci tra l'isola e il continente è svolto da quattro compagnie in diretta e libera concorrenza

NAPOLI – “Con riferimento ad alcuni articoli recentemente apparsi sulla stampa specializzata - scrive il portavoce del gruppo Grimaldi - riguardo ad un possibile rischio di monopolio del Gruppo Grimaldi sulle tratte ro-ro Continen-te-Sicilia qualora il Marebonus per gli anni 2019 e 2020 non fosse erogato agli autotrasportatori a causa delle vicende finanziarie di un operatore concorrente, il Gruppo Grimaldi desidera fare le seguenti precisazioni. Ad oggi, il traffico merci tra il Continente e la Sicilia si svolge al 50% via strada e ferrovia, attraverso lo Stretto di Messina, mentre il rimanente 50% è garantito dalle vie del mare, dove operano il Gruppo Grimaldi, GNV, Tirrenia-CIN e Caronte & Tourist. “Con tale ripartizione del mercato del trasporto merci tra il Continente e la Sicilia, non vi può essere alcun rischio di monopolio. Inoltre, essendo tale mercato operato in libera concorrenza, qualora un operatore fosse costretto a ritirarsi, vi sarebbe sempre la possibilità



che il suo posto sia occupato da un nuovo player. “Detto ciò, ci sarebbe invece da riflettere - continua la nota - sul fatto che un operatore presente sulla tratta ro-ro Ravenna-Brindisi-Catania riceve da anni oltre 10 milioni di euro di contributi statali annui, creando una concorrenza sleale con il suo diretto concorrente, il Gruppo Grimaldi, anch'esso operante sulla stessa tratta. Non è forse un bene per il concetto stesso di libera e sana concorrenza, nonché per le casse dello Stato, non erogare ad alcun operatore tali contributi statali? Oltre a rimuovere una palese distorsione della concorrenza, l'eliminazione del contributo statale avrebbe come effetto quello di eliminare una barriera all'entrata e facilitare l'ingresso di nuovi operatori nella tratta specifica.

“Le affermazioni di questi giorni sono ingenerose e ledono seriamente l'immagine del Gruppo Grimaldi, operatore che si batte da sempre per una libera e sana concorrenza, per il bene dell'autotrasporto, della Sicilia, del Paese intero. “Infine, per quanto riguarda gli interrogativi, pure apparsi su alcuni mezzi di stampa - conclude la nota - circa il rapporto tra ALIS, il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ed i suoi soci, è importante ricordare che l'Associazione presieduta dal democraticamente eletto Guido Grimaldi è nata con lo scopo di superare la concezione dell'associazionismo di vecchio stampo secondo la quale le varie modalità di trasporto devono operare in maniera contrapposta. In ALIS, infatti, si va oltre tale visione distorta riuscendo a stabilire una piena e trasversale collaborazione tra soci che rappresentano e operano con diverse modalità di trasporto, perseguendo gli interessi di una logistica sempre più integrata e multimodale”.

IN COLLABORAZIONE CON MSC CROCIERE SULLA “GRANDIOSA”

PMI “Restart Academy”: appuntamento per la ripartenza

Dal 22 al 25 febbraio l'evento Phygital per le piccole e medie imprese organizzato da Top Partners



PMI e di tutte le funzioni della catena del valore in ottica di Trasformazione digitale. Analisi di processo e miglioramento della capacità adattiva del proprio business investendo in “tecnologie abilitanti”, definite dal Piano Industria 4.0. Infatti, risulta necessario diffondere una cultura digitale che stimoli il confronto e che alimenti il processo di innovazione, essenziale per operare all'interno del mercato con un orizzonte a lungo termine. 24 febbraio: Cost Reduction.

Verranno presentati servizi di consulenza in ottica di ottimizzazione dei costi di esercizio ed efficientamento delle risorse economiche in azienda, grazie al contributo di ADACI, Associazione Italiana Acquisti e Supply Management. Si parlerà di razionalizzazione e controllo dei costi come elementi cardine della gestione aziendale.

25 febbraio: Green & Smart Mobility.

La Commissione Europea prevede che la fase di riavvio sia agile e sostenibile, stabilendo un modello di sviluppo economico più resiliente e lungimirante. In questa sessione verranno presentate alcune fra le realtà più impattanti legate al mondo della Green Economy, Finanza Sostenibile, Internazionalizzazione 4.0 e Smart Mobility. L'obiettivo è quello di favorire un vero cambio strutturale, che integri nuovi modelli virtuosi e che raggiunga gli obiettivi dell'Agenda 2030.

Infine, è stato definito un protocollo di sicurezza per garantire la massima tutela e la migliore esperienza possibili ai partecipanti. Pertanto, per gestire il flusso e per consentire il distanziamento sociale verrà comunicato previamente l'orario entro il quale ciascun partecipante dovrà presentarsi al porto di Genova. Successivamente, presso il Terminal Ponte dei Mille, tutti i passeggeri saranno sottoposti ad un tampone antigenico.

Durante la crociera, invece: • Tamponi aggiuntivi e monitoraggio giornaliero; • Distanziamento sociale: la capacità della nave non supera il 70% e uso obbligatorio di mascherine

MILANO – PMI Restart Academy è l'evento, organizzato da Top Partners con la collaborazione di MSC Crociere, che pone al centro le PMI con il fine di ottimizzare il processo di transizione verso un'economia digitale, agile e sostenibile, stimolando attività sinergiche e presentando soluzioni e strumenti necessari per cogliere opportunità concrete. PMI Restart Academy è un evento Phygital (evento ibrido - online e onboard) che si terrà a bordo di MSC Grandiosa e online per chi desidera partecipare da remoto. L'evento si svilupperà in quattro giornate di convegni tematici su Welfare aziendale, soluzioni Digital, Cost Reduction, Green & Smart Mobility e Start-up Session (giornata dedicata ai progetti più innovativi delle start-up). Sarà un'occasione per intraprendere attività di networking e di business matching, con la possi-

bilità di organizzare anche sessioni aziendali private (su richiesta), meeting e incontri commerciali, durante le giornate dell'evento e al di fuori della programmazione dell'agenda. “L'evento - afferma Loredana Gambino, ad di Top Partners - ha l'obiettivo di offrire alle PMI l'occasione per entrare strettamente in connessione con player selezionati che offrono soluzioni a supporto della crescita e dello sviluppo attività delle PMI stesse. In quest'ottica, abbiamo individuato quattro asset strategici che riteniamo essere i più importanti a livello economico e di gestione aziendale e, contemporaneamente, sono settori in cui l'innovazione è spesso una grande protagonista.”

22 febbraio: Welfare aziendale. Il Welfare ha assunto negli ultimi anni un'importanza unica all'interno dell'ecosistema aziendale, garantendo solidità e produttività maggiori alle aziende. In questo periodo in cui le dinamiche lavorative sono state stravolte e con loro le modalità di tutela, di incentivazione e di benessere sia dei dipendenti che dell'ambiente lavorativo, il Welfare si presenta come un asset fondamentale per l'ottimizzazione dei processi aziendali e della produttività del personale. Si parlerà anche di politiche per le pari opportunità, un pilastro del piano di Recovery Fund, e di nuove competenze, emerse anche da questi mesi di pandemia. 23 febbraio: Digital. Verranno presentate soluzioni e strategie per la riconversione delle



in tutte le aree (ad eccezione di ristoranti, bar e quando si è seduti al Sun Deck); • Sanificazione e pulizia costante: tutte le aree delle navi vengono pulite più volte al giorno con disinfettanti ad uso ospedaliero;

• Personale perfettamente formato: formazione completa sul nuovo protocollo e sull'uso dei dispositivi di protezione; • Escursioni protette: le escursioni a terra vengono effettuate in maniera “protetta” senza che

gli ospiti entrino in contatto con persone che non sono state sottoposte anch'esse a controlli di sicurezza. Il programma dell'evento è disponibile in aggiornamento sul sito: <https://toppartners.it/events>.

TRA ADM ED ADSP DELLO STRETTO

Sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali

Oltre 11 milioni di utile d'esercizio e gli impieghi previsti - Il commento del presidente Mega

MESSINA – Il direttore generale di ADM Marcello Minenna ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del sistema portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale.

L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà.

Il protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a



Mario Mega

migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori.

Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di sistema portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del sistema, delle imprese e degli operatori commerciali.

Fra le altre iniziative oggetto dell'accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.

PER UNA SUCCESSIVA VALUTAZIONE POSITIVA

Il MIT ammette con riserva tre progetti dell'AdSP MAM

Quasi 60 milioni di euro per migliorare l'infrastrutturazione dei porti dell'Adriatico Meridionale, implementare la dotazione tecnologica e agevolare l'interconnessione urbana

BARI – Nei giorni scorsi, il Ministero Infrastrutture e Trasporti, nell'ambito del Piano di Azione e Coesione (PAC), complementare al PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020, ha ammesso provvisoriamente i tre progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si tratta del primo, fondamentale step prodromico - scrive l'AdSP - alla definitiva approvazione dei progetti.

Il PAC si articola in sei assi strategici: digitalizzazione della logistica, programma recupero waterfront, accessibilità turistica, green ports, progetti infrastrutturali ferroviari e portuali, capacità istituzionale e supporto per l'attuazione.

L'Ente portuale ha puntato su tre assi:

Asse A – digitalizzazione della logistica – Autorità di Sistema Portuale: il progetto prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di videosorveglianza. Al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'Ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il finanziamento ammonta a 4,7 milioni di euro.

Asse B – programma recupero waterfront – Comune di Bari e Autorità di Sistema Portuale: l'intervento mira a realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. La strategia adottata prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano le città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano. L'importo previsto è di complessivi



Ugo Patroni Griffi

28,5 milioni di euro.

Asse D – green ports – Autorità di Sistema Portuale: è stata presentata una proposta progettuale consistente nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e quella che ricomprende gli ormeggi nr.10 e nr.11 della darsena di Ponente del Porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Il finanziamento previsto, è di 25,6 milioni di euro.

Il cold ironing è una tecnica che consente di non utilizzare il diesel delle navi ma l'elettricità del porto per mantenere la nave funzionante durante la sosta in banchina. Una

tecnica che garantisce vantaggi dal punto di vista ambientale, consentendo di ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ nelle aree portuali.

“Si tratta di un risultato importante che premia la professionalità di quanti vi hanno contribuito, tenuto conto peraltro che è stata alta la percentuale (più del 50% circa sul totale) dei progetti non ammessi e che spalanca nuovi scenari di sviluppo green, - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Abbiamo presentato un lavoro solido, corposo e ricco di contenuti, frutto di uno colloquio costante con gli Enti di riferimento, un lavoro che si focalizza su tre macro-obiettivi: irrobustire la nostra già forte dotazione tecnologica, migliorare l'interconnessione porto-città, ridurre in maniera sostanziale le emissioni nocive nell'ambiente. Siamo, pertanto, assolutamente fiduciosi - conclude il presidente - che l'approvazione provvisoria diverrà presto definitiva”.

Il PAC 2014-2020 è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili agli OT 2 “Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime” e OT 7 “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili”, dell'Accordo di Partenariato.

120th Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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



CON UN INVESTIMENTO DI 41 MILIONI DI EURO

Strategia Marina, nuovo ciclo

Monitoraggi costieri omogenei a livello europeo, ambiente e sviluppo della risorsa mare

ROMA – Una sfida per garantire il buono stato ambientale del mare italiano, un accordo per strategie e misure inserite in un monitoraggio omogeneo a livello europeo, un’azione di prevenzione, protezione e conservazione dell’ambiente marino. Il Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare, insieme all’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), ha firmato nei giorni scorsi l’Accordo operativo 2021-2023 per il secondo ciclo della Strategia Marina con le Agenzie Regionali per la Protezione dell’Ambiente della Calabria (Arpacal), dell’Emilia-Romagna (Arpae) e della Liguria (Arpal), capofila delle tre sottoregioni marine Mar Ionio – Mar Mediterraneo Centrale, Mar Adriatico e Mediterraneo Occidentale.

Dopo il primo ciclo di attuazione della Strategia Marina (2012–2018), un nuovo investimento triennale da quasi 41 milioni di euro, che coinvolgerà le agenzie di protezione dell’ambiente di 15 regioni, 300 uomini e mezzi innovativi per il monitoraggio marino.

Un processo articolato in fasi



successive che prevede, oltre alle attività sul campo di raccolta dati effettuate dalle singole Arpa e da ISPRA, la loro elaborazione, la trasmissione, la validazione e il caricamento sul Sistema Informativo Centralizzato (SIC) gestito da ISPRA per conto del Ministero, dove confluiranno i dati di proprietà di ISPRA e Ministero.

Un lavoro altamente specialistico, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi specificati dalla Direttiva Europea 2008/56/CE sulla Strategia Marina, recepita D.Lgs. n. 190/2010, che coinvolgerà amministrazioni pubbliche e l’indotto di imprese e servizi riconducibile trasversalmente alla risorsa mare. Un potenziale bacino da quasi 200

mila imprese impegnate in pesca, cantieristica, trasporti marittimi, turismo e attività di ricerca, pari al 3,2% del totale: la cosiddetta “economia del mare”.

“La Strategia Marina – hanno ribadito i direttori generali Domenico Pappalardo (Arpa Calabria), Carlo Emanuele Pepe (Arpa Liguria), Giuseppe Bortone (Arpae Emilia Romagna) e Alessandro Bratti (ISPRA) – è una azione europea nel campo della politica per l’ambiente marino che stabilisce un approccio e degli obiettivi comuni per la prevenzione, la protezione e la conservazione dell’ambiente marino contro attività umane impattanti. Un’importante azione ambientale che ci vede impegnati, con tutte le forze e gli attori locali, al conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine per mantenere la biodiversità, impegnarsi per una pesca sostenibile, salvaguardare il fondale e tenere sotto controllo i rifiuti marini e i contaminanti. Un ringraziamento particolare va a Giuseppe Italiano, direttore generale Mare e coste del Ministero, per il lavoro svolto per completare l’Accordo”.

PER MIGLIORARE LA PROPRIA CASA E IL POSTO DI LAVORO

Tempo di benessere green...

MILANO – Il verde è un elemento fondamentale come l’aria per la vita di ognuno di noi. Mai come oggi ne sentiamo il bisogno. Il punto su alcuni progetti di utilizzo delle piante nelle scuole, nelle città, nei palazzi delle istituzioni e nei luoghi di lavoro è in programma con il panel digitale (per capire come e dove usare il fattore “verde” come cura della nostra salute e dell’economia) il 15 febbraio 2021 ore 10.30.

(link per la diretta: <https://www.youtube.com/watch?v=M-Rb5sxMl2E>).

Le soluzioni per abbattere



l’inquinamento, sia indoor che outdoor, ci sono e sono anche del tutto naturali. Sono le amiche piante e le coltivazioni che bonificano e purificano l’ambiente.

Circondarsi di queste fa bene all’aria che respiriamo, ma anche alla nostra salute mentale e fisica. Gli esperti, moderati da M. Cristina Ceresa, che Edizioni Green Planner ha riunito in un panel digitale in onda il 15 febbraio dalle 10.30 alle 11.30, entrerà nei dettagli di questo tema partendo da un assunto: siamo animali biofilii e non possiamo fare a meno della natura.

CON OLTRE 139K PUNTI DI ACCETTAZIONE

DKV e le ricariche eMobility



MILANO – DKV, il fornitore europeo leader per i servizi di mobilità, segnala di aver recentemente raggiunto un’altra pietra miliare verso l’obiettivo di creare la più estesa e capillare rete di ricarica per veicoli elettrici in Europa. Nella seconda metà del 2020 l’azienda ha lavorato per

ampliare il network di ricarica elettrica in Germania, Austria, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo, Italia, Francia, Paesi Scandinavi e in diversi paesi dell’Europa orientale, raddoppiando così i punti di ricarica disponibili ad inizio 2020 e arrivando a superare quota 130.000.

DKV è quindi in grado di offrire,

oggi, una copertura della rete di ricarica elettrica che supera il 90% della disponibilità in diversi paesi, come Italia, Germania, Paesi Bassi, Lussemburgo e Danimarca.

Tutti i nuovi punti di ricarica collegati sono attivi e già disponibili. “Siamo molto orgogliosi di aver ampliato la nostra rete di ricarica in così poco tempo e con questa estensione, ponendo così un’importante pietra miliare per la ricarica delle flotte elettriche dei nostri clienti in tutta Europa”, afferma soddisfatto Sven Mehringer, managing director Energy & Vehicle Services di DKV. “Questa crescita esponenziale dimostra che il tema della mobilità elettrica si sta sviluppando rapidamente in tutta Europa. Il nostro obiettivo è il ‘Lead in Green’ cioè diventare il fornitore leader di prodotti sostenibili nel nostro settore”, aggiunge Marco Berardelli, managing director di DKV Italia.

Nel corso del 2021, la rete di ricarica per veicoli elettrici DKV sarà ampliata ancora di più.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Storia militare”
Le corazzate classe Virginia della US Navy (febbraio 2021)
Editore Storia Militare Srl



Alla vigilia del trentesimo anno, le edizioni “Storia Militare” mantengono la freschezza e l’ampiezza di vedute che hanno caratterizzato questa pubblicazione fin dalla sua nascita, firmata dal comandante Erminio Bagnasco, già comandante di motosiluranti ed apprezzato storico della Marina Militare. Oggi diretta da Maurizio Brescia con un ricco palmares di collaboratori (tra cui anche il figlio di Erminio, Stefano) “Storia militare” presenta in questo numero una esauriente documentazione sulle corazzate della US Navy nate nei primi anni del 1900 delle classi Kearsarge e Virginia; uno studio che parte dalle concezioni degli scafi, abbastanza contestate in seguito er il basso bordo libero, fino agli esperimenti delle torri d’arma principali e secondarie, la cucì collocazione dette luogo a lunghi e poco felici esperimenti. Tanti che le prima navi della

serie non entrarono mai in combattimento, e fecero una poco gloriosa fine come navi bersaglio.

Lo studio, ovviamente riservato agli appassionati delle costruzioni navali d’epoca, fornisce anche chiare indicazioni sullo sviluppo delle corazzate della prima e specialmente della seconda guerra mondiale, in particolare sulla collocazione delle torri trinate dell’armamento principale e delle artiglierie secondarie. Una curiosità, sempre riferita alle Kearsarge: sono state le ultime navi di guerra ad avere le artiglierie secondarie piazzate in scafo sulle due fiancate, come i vecchi galeoni.

Un altro interessante articolo trattato nello stesso numero, sempre in riferimento alla marina da guerra italiana, è dedicato al problema del tiro navale notturno, che nelle nostre navi fu sempre carente sia come attrezzature (cariche senza vampa e visori, per non parlare del radar) sia come addestramento. Carenze che determinarono per buona parte la tragica mattanza delle nostre navi e dei nostri marinai a capo Matapan nel marzo del 1941.



Sempre più GNL attraverso il Polo Nord

Nella foto: Un mercantile russo scortato da un rompighiaccio sulla rotta artica.

OSLO – Il passaggio delle navi gasiere attraverso i varchi che lo scioglimento dei ghiacci stanno aprendo nel Circolo Polare Artico si sta intensificando. E sembra ormai accertato che la Russia sia la maggior utilizzatrice del suddetto passaggio, con una flotta di gasiere che porta il GNL in particolare agli scali del Nord Europa ma non solo. Il momento tra l’altro è favorevole perché il costo del GNL è cresciuto nettamente, essendo in rapporto diretto - anche se artificiale - con il costo degli altri combustibili fossili,

greggio per primo.

Per favorire l’attraversamento del pack in fase di scioglimento la Russia ha da tempo una delle maggiori flotte di rompighiaccio attrezzate sia per aprire la strada alle navi mercantili - in particolare sono utilizzate quelle con la prua rinforzata - sia per operare autonomamente nel trasporto, compreso lo storico rompighiaccio ad energia nucleare che è in grado di farsi strada anche dove il ghiaccio è più spesso.

Secondo gli ultimi rapporti

dell’Accademia russa delle Scienze Naturali, lo scioglimento dei ghiacci nelle aree polari continuerà almeno per qualche centinaio di anni, aprendo dunque totalmente la strada marittima sia sopra la penisola scandinava, sia nello stretto di Bering a Nord del Canada, che facilita la traversata tra il Nord Atlantico e il Nord Pacifico. Una rivoluzione sulle rotte polari che nei prossimi decenni vedrà nascere servizi marittimi totalmente nuovi non solo per i carburanti ma anche e specialmente per le merci.



DALL'ESPERIENZA DEL TAVOLO VACCINI E CARGO AEREO

Nasce il Pharma Logistic and Transportation Group

“L’obiettivo è duplice: non disperdere il capitale comune, di know how e relazioni, costruito in queste settimane di lavoro



Alessandro Albertini

ROMA – Il Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica vaccini anti-Covid19 - costituito dalle associazioni del trasporto aereo e della logistica del pharma con l’obiettivo di organizzare al meglio la filiera di approvvigionamento e distribuzione dei vaccini - prosegue la sua attività. ANAMA, Assoram, AICAI, Assaereo, Assaeroporti,

Assohandlers, Fedit, IATA, Ibar e PharmacomItalia, infatti, hanno deciso di proseguire la positiva esperienza di queste settimane e di istituire il Pharma Logistic and Transportation Group, che diventerà una Commissione di lavoro permanente del Cluster Cargo Aereo.

“L’obiettivo è duplice” - spiegano Alessandro Albertini, presidente di ANAMA (che fa parte di Fedespedit e Confetra) e Pierluigi Petrone, presidente di Assoram, portavoce del nascente gruppo di lavoro - “Da una parte la volontà di proseguire l’esperienza del tavolo vaccini per non disperdere il capitale comune, di know how e di relazioni, costruito in queste settimane di lavoro insieme sui vaccini; dall’altra l’esigenza di continuare a presentarci come interlocutore unico presso stakeholder e istituzioni per rafforzare il ruolo centrale che la logistica e il pharma possono avere per la ripresa economica del Paese, anche oltre la distribuzione dei vaccini.”

“In questa fase di progettazione del futuro, con il lavoro del Governo sul PNRR” continuano i due portavoce “accogliamo molto positivamente ogni iniziativa che miri a valorizzare obiettivi comuni e portare avanti progetti concreti e realizzabili. La costituzione del Cluster Alisei va esattamente in questa direzione: la pandemia ha evidenziato la necessità di rafforzare la filiera italiana di un settore strategico come il pharma e per questo di avviare un’attività di reshoring che coinvolga l’intera industria farmaceutica, dove l’Italia è leader in Europa: dal principio attivo al farmaco finito, dalle multinazionali alle PMI. La nostra ambizione è di poter mettere il nostro know how al loro servizio. Per questo sicuramente uno dei primi obiettivi che ci siamo posti per il Pharma Logistic and Transportation Group è di avviare un dialogo con questo nuovo Cluster e gettare le basi per una proficua collaborazione”.

ALLA BORSA DI NEW YORK

ZIM annuncia la chiusura dell’offerta IPO di \$ 217,5 milioni



HAIFA – ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (NYSE: ZIM) (la “Società”), compagnia di navigazione di container globale con oltre 75 anni di esperienza, ha annunciato la chiusura della sua Offerta Pubblica Iniziale (“IPO”: Initial Public Offering) di 14.500.000 azioni ordinarie, a un prezzo al pubblico di \$ 15,00 per azione ordinaria, per un ricavo lordo di \$ 217,5 milioni, prima di detrarre sconti di sottoscrizione e commissioni o altre spese di offerta.

Le azioni ordinarie sono state negoziate alla Borsa di New York (la “NYSE”) con il simbolo “ZIM” il 28 gennaio 2021.

Citigroup, Goldman Sachs & Co., LLC. E Barclays hanno agito

in qualità di coordinatori globali e Jefferies e Clarksons Platou Securities hanno agito in qualità di bookrunner congiunti per l’offerta pubblica iniziale proposta.

Una dichiarazione di registrazione sul modulo F-1 relativa a questi titoli è stata precedentemente depositata presso la Securities and Exchange Commission (“SEC”) (numero di fascicolo: 333-251822) e dichiarata efficace dalla SEC il 27 gennaio 2021. Per le copie della registrazione è possibile accedere alla dichiarazione visitando il sito Web della SEC all’indirizzo www.sec.gov. Questa offerta è stata fatta solo tramite un prospetto. Una copia del prospetto finale relativo all’offerta

può essere ottenuta da: Citigroup Global Markets Inc., c/o Broadridge Financial Solutions, 1155 Long Island Avenue, Edgewood, New York 11717, telefonicamente al numero 1-800-831-9146; Goldman Sachs & Co. LLC.

All’attenzione di: Prospectus Department, 200 West Street, New York, NY 10282, telefonicamente al numero 1-866-471-2526 o tramite e-mail all’indirizzo prospectus-ny@ny.email.gs.com; e Barclays Capital Inc., c/o Broadridge Financial Solutions, 1155 Long Island Avenue, Edgewood, NY 11717, telefonicamente al numero 1-888-603-5847 o tramite e-mail all’indirizzo barclaysprospectus@broadridge.com.

Il presente comunicato stampa - chiarisce ZIM - non costituisce un’offerta di vendita o la sollecitazione di un’offerta per l’acquisto di titoli, né ci sarà alcuna vendita di tali titoli in qualsiasi stato o giurisdizione in cui tale offerta, sollecitazione o vendita sarebbe illegale prima della registrazione o qualificazione ai sensi delle leggi sui titoli di tali stati o giurisdizioni.

DALLA CONFINDUSTRIA DI LA SPEZIA

Un ricordo di Tito Favi



Nella foto: Il dottor Favi al centro tra il comm. Menicagli e ingegner Rosa.

LA SPEZIA – Da Confindustria locale ci è stato inviato un lungo e affettuoso ricordo del dottor Tito Favi, recentemente scomparso. Sin dal dopoguerra, nel periodo della turbinosa ricostruzione, era inserito nell’Unione industriale spezzina - sottolinea la nota - ne divenne direttore nell’ultimo tratto degli anni ‘50, quando le aziende a partecipa-

zione statale, per decisione politica, lasciarono a livello nazionale la Confindustria per dar vita all’Intersind. Fu un momento di transizione, difficile ovunque, ma in particolare alla Spezia, considerata l’importanza primaria del comparto nel tessuto economico locale ed il peso rilevante anche in campo associativo.

I numerosi imprenditori privati si

strinsero intorno alla loro associazione e presero tempestivamente le opportune iniziative per il rilancio imprenditoriale della città. Occorrevano sensibilità politica, fermezza e competenza e queste doti vennero ravvisate nel dottor Favi, giovane funzionario, che, chiamato al nuovo prestigioso incarico ben rispose alle aspettative.

Il direttore Tito Favi ebbe il ruolo primario nel favorire e spesso rendere possibile il raggiungimento di obiettivi e traguardi.

Non dimentichiamo che il consolidamento della rinascita economica avvenne in un periodo di crescita, ma che vi furono anche difficoltà (e non poche), contrasti, conflitti sindacali, problematiche politiche ed in questi frangenti l’assistenza dell’Unione fu sempre tempestiva ed adeguata e la struttura (aveva una mano felice nello scegliere i collaboratori) venne sempre guidata dal dottor Favi con mano ferma e competente.

Ora che il suo percorso terreno si è compiuto possiamo, dobbiamo e vogliamo ricordarne soprattutto il tratto umano, la disponibilità e la competenza. La terra gli sia lieve.

IN UN WEBINAR DI GIOVEDÌ 25 FEBBRAIO

Assologistica e la Brexit



Milano, 25 febbraio 2021 (ore 10,00-13,00)

MILANO – “Trade & cooperation agreement UE-Regno Unito: impatti e conseguenze sulle supply chain e sui trasporti” è il titolo del convegno in streaming che si terrà il prossimo 25 febbraio (ore 10,00-13,00), nel corso del quale relazioneranno rappresentanti dell’Agenzia delle Dogane, legali, tributaristi, doganalisti, assicuratori e rappresentanti del mondo imprenditoriale e della logistica. In allegato la locandina dell’evento in streaming, per la cui partecipazione occorre iscriversi qui: <https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>.

Interventi: dottor David Morge, responsabile Reparto Decisioni, Autorizzazioni e Garanzie - Sezione Tributi e URP, Ufficio delle Dogane di Milano 2 - Indicazioni dell’Agenzia delle Dogane e dei

Monopoli per Brexit.

Dottor Marco Sella, Customs & Global Trade manager, doganalista - Modalità operative doganali: effetti del nuovo Trade & Cooperation Agreement.

Avvocato Ettore Sbandi, partner di Santacroce & Partners - Studio Legale Tributario - IVA, dazi, imposte dirette ed adempimenti: cosa cambia con l’accordo UE-UK.

Avvocato Claudio Perrella, partner di RP Legal & Tax - Studio Associato - Nuove ricadute su Incoterms e contratti di supply chain.

Avvocato Adrian Marsh, partner dello Studio Legale Hill Dickinson (relazione in lingua inglese) - Nuove cautele in tema di supply chain nel Regno Unito.

Dottor Alessandro De Felice, presidente di ANRA - Conseguenze e principali effetti dal punto

di vista del risk management e assicurativo.

Dottor Nicolò Marrali, sales & customer care manager di Hannibal (Gruppo Contship Italia) - Case history (multimodal transport operator).

Dottor Chiara Fanali, responsabile Logistica Trasporti e Servizi Integrati di Versalis - Case history (società del settore chimico).

Dottor Chiara Fanali, direttore Area Internazionalizzazione e Commercio Estero di Assolombarda - Le iniziative di Assolombarda per fronteggiare il nuovo contesto.

Avvocato Alessio Totaro, partner di RP Legal & Tax - Studio Associato - Contratti di trasporto e con movimentazione merci da e per il Regno Unito, quali le novità?

Moderatore avvocato Riccardo Rossotto.

DA FIRENZE UNA SERIE DI INDICAZIONI CONCRETE

Brexit e logistica: la guida di ShippyPro

Come adeguarsi alle conseguenze della Brexit su e-commerce e spedizioni



Serena Orizi

FIRENZE – Nell’ultimo anno i leader europei e britannici si sono impegnati per trovare un accordo sulle regole che governeranno i rapporti tra i due blocchi. Ormai concluso il periodo di transizione durato quasi 11 mesi - scrive in una sua nota Serena Orizi Pr di ShippyPro - non sono poche le aziende europee di e-commerce con clienti inglesi e le aziende britanniche con clienti UE che si domandano come questo influirà sulle loro attività, soprattutto sulla vendita ai clienti e sulle spedizioni.

“Sfortunatamente, il 61% delle aziende inglesi non si è preparato a lasciare formalmente l’Unione Europea”. E con ben 2,31 milioni di cittadini europei che lavorano nel Regno Unito, non mancheranno le

sfide riguardanti le assunzioni - ha commentato Francesco Borghi, ceo di ShippyPro - Come se non bastasse, c’è la preoccupazione che la Brexit danneggi gli investimenti nazionali ed esteri delle economie europee. E già il fatto che colossi come Amazon abbiano sospeso temporaneamente le consegne di piccoli pacchi tra UK e UE nell’Amazon Partnered Carrier Programme, fa capire quanto, terminato il periodo di transizione, rimanga ancora molta incertezza sugli scenari futuri”.

• **Nuove regole da seguire per spedire nel Regno Unito.**

Quando spedirai nel Regno Unito dall’UE, dovrai applicare l’IVA sugli ordini inferiori a £135 (circa €147). Gli ordini superiori a £135, invece, saranno soggetti a dazi e IVA all’importazione.

• **Documenti doganali richiesti per la spedizione nel Regno Unito.**

Dal 1° gennaio 2021, se vendi nel Regno Unito oltre che in Europa, ti serve sia un codice EORI (Economic Operator Registration and Identification) inglese che europeo. Questo vale ovunque si trovi la tua attività. Dato che il Regno Unito e l’UE saranno separati ufficialmente, avrai bisogno di un EORI per entrambe le entità, poiché il tuo codice EORI ti identifica come esportatore.

Dichiarazione doganale CN22,

CN23.

Le aziende e i privati che inviano merci dal Regno Unito nell’UE dovranno compilare un modulo di dichiarazione doganale, CN22 o CN23.

CN22 – Colli con un peso fino a 2 kg e un valore fino a €425

CN23 – Colli con un peso da 2 a 20 kg con un valore pari o superiore a €425

DAP e DDP.

La scelta di utilizzare il servizio DAP (Delivered At Place) o il DDP (Delivered Duty Paid) dipende dal tipo di attività. Con DAP, l’importatore è responsabile del pagamento dei dazi. Con DDP è invece l’esportatore a pagarli prima di consegnare il prodotto.

La maggior parte delle aziende di e-commerce B2C dovrebbe utilizzare il servizio DDP in modo da soddisfare le aspettative dei clienti. Il DAP potrebbe rivelarsi la strategia giusta per le società di e-commerce B2B o per quelle che consegnano grandi quantità di merci a un rivenditore.

I venditori UE che prevedono di spedire ordini inferiori a £135 nel Regno Unito devono registrare l’IVA presso l’HMRC. Se spedisci nel Regno Unito dovrai riscuotere l’IVA sugli ordini inferiori a £135 (questa responsabilità spetta invece alla piattaforma se utilizzi un marketplace come Amazon o Ebay).

DA TERNA PER IL SISTEMA AD ALTA TENSIONE

Stazione elettrica Suvereto: ecco il progetto vincitore

FIRENZE – TERNA ha annunciato, con una conferenza stampa mercoledì scorso i vincitori del concorso indetto per la futura stazione elettrica di Suvereto (Livorno). Il concorso ad inviti ha coinvolto alcuni tra i maggiori studi di progettazione italiani. Il progetto selezionato è firmato dallo studio fiorentino Pierattelli Architetture, che ha definito un’architettura evocativa, omaggio al territorio, alla natura e ai colori del tempo.

Il progetto per la progettazione della nuova Stazione Elettrica

di Conversione di Suvereto è un ulteriore tassello nell’ambito del più ampio progetto di ammodernamento del SA.Co.I.3 - l’attuale collegamento elettrico tra Sardegna, Corsica e penisola italiana - condotto da TERNA, la società che gestisce la rete elettrica nazionale ad alta e altissima tensione.

Pierattelli Architetture ha definito un progetto evocativo, coerente con il paesaggio, rivestendo l’architettura di un nuovo senso. Facciate modulari composte da elementi in terracotta - materiale tipico del territorio - raccontano

dell’energia e del suo eterno mutare, grazie ad elementi mobili che per effetto del vento ruotano attorno al proprio asse centrale. La facciata assume un carattere mutevole: si muove, respira e vive in relazione all’ambiente circostante.

La matericità della terracotta si fa carico delle sfumature del paesaggio circostante, ne riflette toni, bellezza e calore. Piante autoctone creano una continuità con il paesaggio agricolo adiacente, rievocando al tempo stesso l’identità culturale del territorio.

UPS amplia NextEnergy con modello da 600 kVA

Prestazioni eccezionali, risparmi energetici ottimizzati e protezione dell'alimentazione ai massimi livelli

LEGNANO – Riello UPS, brand del gruppo Riello Elettronica, player mondiale tra le prime cinque aziende al mondo nella produzione di gruppi statici di continuità (UPS), annuncia l'uscita del nuovo modello da 600 kVA della gamma NextEnergy (NXE). Ancora una volta l'azienda italiana arricchisce la gamma NextEnergy per alimentare carichi critici sempre più grandi come Data Center, Colocation, trasporti, telecomunicazioni, industrie, banche, centri finanziari e assicurativi.

Il nuovo modello da 600 kVA, come gli altri modelli della gamma 250 - 500 kVA, offre numerosi



vantaggi. Flessibilità e resilienza: garantiscono un'alimentazione elettrica

affidabile e assicurando sempre la regolarità del servizio (Business Continuity).

Utilizzo di tecnologie innovative: trifase, on-line a doppia conversione, transformer-free e dotato di convertitori ad IGBT e controllo a tre livelli.

Efficienza energetica ai massimi livelli e basso costo di esercizio: è possibile scegliere di far operare l'UPS in diverse modalità di funzionamento raggiungendo consumi energetici ottimizzati in ogni circostanza.

Compatibilità con le batterie al litio – Elevata densità di potenza – Versatilità di installazione – Comunicazione avanzata.

PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE NELLA LOGISTICA

Mille studenti dell'Escola passati nel 2020



Concho Palaios

BARCELLONA – La didattica a distanza, la digitalizzazione e i corsi online segneranno l'evoluzione dell'Escola Europea nel prossimo futuro, come è stato rilevato durante la riunione semestrale del Comitato Esecutivo il 21 gennaio scorso.

L'incontro ha riunito i rappresentanti dei cinque soci fondatori della Escola - Catalina Grimalt dell'Autorità Portuale di Barcellona, Luca Lupi dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Silvio Ferrando dell'Autorità Portuale di Genova, Mario Massarotti di Grimaldi Lines e Antonio Pedevilla da GNV. In rappresentanza della Escola Europea, il direttore e presidente del Comitato Eduard Rodés, Concha Palacios, segretaria del Comitato e capo dell'ufficio finanziario dell'Escola.

Durante l'incontro sono state riviste varie tappe del difficile 2020 della Escola. La pandemia di Covid-19 aveva portato le attività della Escola quasi a un punto morto da marzo 2020 a tutta l'estate. Si è verificato un cambiamento quasi esistenziale

per ristrutturare gli iconici workshop dell'Escola ed adattarli alla nuova formazione a distanza e all'ambiente virtuale. Tuttavia, ci sono stati alcuni importanti risultati ottenuti nonostante gli ostacoli. Più di 1000 studenti sono riusciti a passare attraverso le porte dell'Escola attraverso 19 corsi e 12 workshop logistico portuali. Più di 20 corsi pratici programmati hanno dovuto essere posticipati a data da destinarsi a causa della crisi sanitaria globale: una triste conclusione per un 2020 già profondamente colpito.

Nello stesso anno, nonostante le numerose difficoltà, le attività dell'Escola in Italia hanno raggiunto grandi traguardi. Il progetto Formati al Porto si è evoluto nella sua nuova forma ibrida, dando così la possibilità agli studenti dei centri collaboratori di partecipare al corso anche da remoto. Da evidenziare l'inizio di un percorso biennale ITS in "Gestione della Logistica Integrata e dei Processi di Spedizione" insieme alla Fondazione "G. Caboto" ed alla stessa AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, con l'obiettivo di formare i nuovi tecnici della logistica e con sede proprio a Civitavecchia.

Durante la riunione del Comitato, si è svolto un riesame dei progetti in cui la Escola è attualmente coinvolta e di quelli programmati per il 2021. È attualmente in fase di svolgimento un nuovo corso di formazione per i membri dell'Associazione MEDPorts incentrato sulla Transizione Energetica nei Porti che da programma si svolgeranno virtualmente o, se la situazione lo consentirà, saranno in presenza nei mesi di maggio e giugno 2021. È

stata inoltre evidenziata la partecipazione della leadership dell'Escola al progetto YEP MED, cofinanziato dall'Unione Europea.

È stato anche sintetizzato un nuovo progetto - denominato TechLog - questo progetto è attualmente in fase di esame del bando ENI. Inoltre, si è evidenziato il ruolo della Escola in altri progetti, tra cui RePort, nonché i progetti che gestisce per conto del porto di Barcellona, come i progetti CarEsmatic e Core LNGhive.

Quando l'incontro si è concluso il futuro della Escola sembrava ancora più luminoso in questo nuovo mondo digitalizzato. Eduard Rodés ha evidenziato l'imminente nuova collaborazione con la regione Occitania, nel Sud della Francia, nel nuovo progetto "Vivez l'intermodalité", un'espansione del Forma't al Port in Francia. Il progetto è stato sviluppato nel 2020 dal Campus des Métiers et Qualifications - Transport Logistique d'Occitanie e dal cluster logistico della regione We4Log. La collaborazione con gli stakeholder locali e le aziende della zona come VIIA, PSCCT o il porto di Sète aiuterà gli studenti a comprendere più a fondo il concetto di intermodalità marittima e ferroviaria, nonché le varie opportunità di carriera offerte.

Inoltre, lo sviluppo di un nuovo laboratorio virtuale, realizzato grazie alle caratteristiche del progetto YEP MED, sta cercando di dare nuova vita al progetto TransLogMed nel 2021.

Il Comitato Esecutivo si riunisce due volte all'anno per esaminare i progressi e i risultati delle operazioni della Escola Europea. La sua prossima riunione si terrà a novembre 2021.

CON L'APPROVAZIONE DA PARTE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE

Nasce Zona Franca Doganale nell'area portuale di Brindisi

È l'attesa svolta per un concreto rilancio dell'economia del territorio

BRINDISI – Il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", nei termini proposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia.

Si conclude così, in tempi rapidissimi, l'iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l'invio, da parte di Ugo Patroni Griffi, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della Zona Economica Speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un'area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", nella disponibilità giuridica dell'AdSP MAM.

L'area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione



Ugo Patroni Griffi

di un adeguato banchinamento.

Il direttore generale ADM Marcello Minenna: "Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica".

Il direttore Territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaita: "Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un'ottica di Sistema".

"Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo - conclude il presidente - alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di Zone Franche".

NELLA NUOVA EDIZIONE DI SHIPPING FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY

Pandemia e logistica: quali sono gli effetti?



MILANO – A un anno di distanza, cosa insegna la crisi pandemica dal punto di vista industriale e logistico? I due punti più evidenti sono l'aumento del peso dello Stato (e del relativo debito) e la resilienza che è diventata un requisito di ogni attività economica, sia essa industriale, commerciale o logistica. Ma gli effetti, e le relative lezioni, non si fermano qui. Lunedì 8 marzo si terrà, per tre giorni fino al 10, l'edizione on-line di Shipping Forwarding & Logistics meet Industry proprio sui temi legati agli effetti della pandemia sulla logistica.

L'aumento del prezzo dei noli marittimi e la scarsa disponibilità di container - dice la presentazione dell'evento - sono forse un fenomeno

non passeggero ma ha messo in luce che la logistica è un fattore della produzione. In alcuni settori è in atto l'accorciamento e la ristrutturazione delle catene di fornitura, con diverse sfumature, dal reshoring alla diversificazione produttiva nei singoli mercati di riferimento.

Inoltre, gli impedimenti al libero movimento delle persone ha portato ad un'espansione rapida delle diverse forme di commercio basato sul delivery touchless a discapito di quelle basate sulla distribuzione in luoghi fisici. Il pericolo

paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente "economia al 90%" si è avverato, in alcuni casi più vicino all'80%.

Interi settori economici sono in una crisi da cui non si vede sbocco e che tracima in altri settori, apparentemente non collegati. Questo ha ripercussioni dirette su tutti gli ambiti della logistica, e spinge a chiedersi: da crisi congiunturale siamo ormai ad un ridimensionamento e ristrutturazione del sistema economico? Come prepararsi? Da qui l'edizione del dibattito dall'8 al 10 marzo.

TAGLIO DEL NASTRO INAUGURALE PER LA NUOVA ENTITÀ NELLE AREE DEMANIALI

A Brindisi il Consorzio Cantieri Riuniti



Nella foto: Il taglio del nastro del nuovo Consorzio.

BRINDISI – In via Torpediniera Perseo si è svolta martedì scorso la cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti

del Mediterraneo". Il Consorzio, costituito tra le Società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management &

Supplies s.r.l. di Napoli, è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping

(CBS) srl e Damarin srl.

Per poter acquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale - scrive nella sua nota l'AdSP - ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in quanto le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con varie azioni di ostruzionismo.

Il nuovo concessionario, aderendo totalmente al piano industriale presentato, non solo ha assorbito totalmente i 19 lavoratori degli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale; ha, inoltre, già attuato interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere.

Alla cerimonia, che si è svolta nel pieno rispetto delle misure di sicurezza anti-Covid, sono intervenute le massime autorità provinciali.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
TUNISI

SERVIZIO BISETTIMANALE
(mercoledì e sabato)

PROSSIME PARTENZE DA LIVORNO

m/n «SALAMMBO»

il 10 Febbraio 2021

m/n «T.B.N.»

il 13 Febbraio 2021

per: TUNISI (Rades), SOUSSE e SFAX (via Tunisi)
e altre destinazioni interne della Tunisia
resa 20 ore

SERVIZIO CONTENITORI 20' / 40' - MERCE VARIA - ROTABILI

Per informazioni e noli rivolgersi

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL** S.R.L.
LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9

Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail austral@austral.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Confitarma ammessa

ha creato una vicepresidenza con delega specifica all'Economia del mare. Per questo non potevamo perdere l'occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla task force di Confindustria, per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile".

Confitarma parteciperà a tre task force del B20: "Commercio e investimenti", insieme a ICS International Chamber of Shipping, l'associazione internazionale che rappresenta l'80% della flotta mondiale, "Efficienza energetica e delle risorse" e "Finanziamenti e infrastrutture".

Inoltre, l'ICS è stata selezionata come network partner per il 2021.

"Siamo lieti di poter sostenere il lavoro del B20, in questo difficile momento per il G20 che mira alla ripresa dalla crisi creata dalla pandemia Covid-19 - ha affermato Esben Poulsen, presidente dell'ICS - L'esigenza di dare alla navigazione marittima un posto tra le imprese internazionali non è mai stata così chiara. Lo shipping è il collegamento vitale nella consegna di cibo, medicinali e altre merci vitali in tutto il mondo. Siamo ansiosi di trovare una soluzione per l'industria in termini di norme commerciali e di transizione equa verso un'industria a emissioni zero".

"La partecipazione dello shipping al B20 è un successo molto importante e conferma il riconoscimento della competenza e dell'esperienza dell'industria armatoriale italiana rappresentata da Confitarma".

Assarmatori: sbloccare fondi

totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del Cold-Ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine".

"Nella sua stesura attuale il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all'elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 milioni di euro). Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l'infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte (misura ritenuta ammissibile da parte della EU) debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si vuole parlare di Cold-Ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell'ambiente. Dall'altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati".

Arriva MSC "Virtuosa"

la flotta che raggiunge così le 18 unità.

La consegna di MSC Virtuosa si è svolta, come da tradizione, in forma privata presso il cantiere costruttore - Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia - dove ha avuto luogo la classica cerimonia della bandiera durante la quale la nave ha ricevuto la bandiera ufficiale e la tradizionale benedizione. Alla cerimonia hanno preso parte Pierfrancesco Vago, executive chairman della Compagnia, sua moglie Alexa Aponte-Vago e i loro figli, insieme ai rappresentanti del team che cura le nuove costruzioni di MSC Cruises, ai dirigenti e ai lavoratori del cantiere.

Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises ha commentato: "La mia famiglia ed io non potevamo non dare personalmente il benvenuto a questa nuova nave che entra oggi a far parte della nostra flotta. La consegna di MSC Virtuosa, in un momento così difficile per il settore crocieristico, esprime concretamente il modo in cui, come azienda familiare, continuiamo a guardare al

lungo periodo e a costruire il nostro futuro. Siamo impegnati da sempre a realizzare, di volta in volta, le navi più innovative al mondo dal punto di vista ambientale, in grado di offrire la più recente tecnologia disponibile", ha proseguito l'executive chairman, sottolineando che "ogni nuova nave spinge in avanti i confini dell'innovazione e arricchisce la nostra offerta introducendo esperienze nuove e uniche per i nostri ospiti. MSC Virtuosa, per esempio, presenta il primo barman umanoide al mondo su una nave da crociera, protagonista di un'esperienza futuristica e coinvolgente grazie a tecnologie all'avanguardia. Anche l'eccezionale offerta culinaria è stata ulteriormente implementata, grazie a due nuovi format di ristorante che valorizzano le cucine internazionali più note per far sperimentare agli ospiti un autentico viaggio gastronomico. Tutto questo si aggiunge, naturalmente, alla già ricca esperienza di bordo che da sempre contraddistingue la nostra Compagnia e che prevede, tra le numerose attività, grandi spettacoli teatrali, un'offerta pluripremiata per le famiglie, una tecnologia per gli ospiti leader di settore e l'iconica promenade, che rappresenta il cuore della nave, sovrastata da uno spettacolare soffitto a LED lungo 91,8 metri".

MSC Virtuosa, la nuova ammiraglia della Compagnia, entrerà in servizio per la stagione estiva a partire dal 16 aprile prossimi, con quattro crociere nel Mediterraneo di 3, 4 e 10 notti in partenza da Genova - homeport della compagnia a livello mondiale - per poi trasferirsi a Kiel (Germania), dove inizierà i suoi itinerari in Nord Europa.

Il 2021, oltre all'entrata in flotta di MSC Virtuosa, vedrà anche l'arrivo di MSC Seashore - altra nave di ultima generazione - che ad agosto porterà la flotta della compagnia a 19 unità, cui se ne aggiungeranno altre quattro entro il 2025. MSC Virtuosa e MSC Seashore offrono le più recenti tecnologie ambientali, soluzioni all'avanguardia per gli ospiti e tutta una serie di nuove esperienze di bordo.

Il Covid e i traffici portuali

durata nel tempo, si è innestata su un contesto economico internazionale non florido e che mostrava già i primi sintomi di rallentamento.

Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al 2020 conferma la portata eccezionale della pandemia mostrando una diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il PIL ha registrato una flessione (-5,4% nel primo trimestre e -12,4% nel secondo trimestre) che riflette gli effetti delle restrizioni sui consumi, investimenti ed esportazioni, che si sono registrati a partire dal mese di aprile. Dopo il marcato aumento nel terzo trimestre (+16%), crescita generata prevalentemente da una prima ripresa delle attività economiche a seguito del lockdown, l'attività economica è attesa diminuire nel quarto trimestre, condizionata dall'emergenza sanitaria e dalle nuove misure di contenimento della diffusione del Covid-19.

Anche la dinamica dei traffici che caratterizzano la movimentazione delle merci e dei passeggeri è destinata ad essere drasticamente influenzata dagli effetti che una crisi sanitaria globale senza precedenti sta producendo sull'economia mondiale e su quelle dei singoli paesi.

L'andamento del commercio mondiale si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale.

Il diffondersi asimmetrico del virus ha prodotto effetti lungo la filiera trasportistica già a partire da febbraio. Infatti, ben prima del verificarsi dei primi casi conosciuti in Italia, il commercio globale ha dovuto fare i conti con l'interruzione delle principali attività industriali in Cina, paese che primo fra tutti ha dovuto fronteggiare svariate settimane di lockdown agli inizi del 2020.

I porti cinesi hanno registrato per primi un crollo nelle movimentazioni in concomitanza con il blocco della

produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione delle movimentazioni è iniziata a fine febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi, a seguito dell'introduzione delle restrizioni alle attività economiche decise da tutti i governi nazionali.

L'International Association of Ports and Harbors (IAPH) conferma comunque che la crisi delle movimentazioni portuali è diffusa in tutti i continenti ed è estesa a tutti i settori di traffico con le crociere e i container tra i segmenti più colpiti.

Nel contesto portuale italiano, data anche l'omogeneità con cui la pandemia ha colpito il nostro Paese, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato 58.456.508 tonnellate, pari al -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%.

Ciononostante, l'AdSP MaLo - conclude la nota - mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEUs movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale; sia anche nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020. L'AdSP fornisce quindi il link seguente con i dati completi (https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=1528:report-analisi-traffici-q4-2020.pdf).

Sdoganamento in mare

è avviata la sperimentazione della procedura doganale volta a snellire e velocizzare il traffico delle merci nelle aree portuali, che consente agli operatori - anche nel caso di merce alla rinfusa - di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo e delle relative dichiarazioni doganali prima che la nave arrivi in porto, avvalendosi del sistema di monitoraggio della Capitaneria di Porto.

L'importante iniziativa rientra tra le innovazioni procedurali che, intervenendo sulla tempestività e fruibilità delle informazioni, velocizzano i traffici commerciali in ambito portuale e sostengono lo sviluppo dei nostri porti.

Nello scalo labronico, in linea con le ulteriori attività messe in campo già da tempo grazie alla collaborazione fra ADM e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, viene messo a disposizione un nuovo strumento di operatività a sostegno della speditezza dei traffici commerciali e per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci.

Fedespedit: logistica

"Quelle stesse priorità le ritroviamo oggi nel testo approvato in Parlamento che ci auguriamo venga approvato in tempi rapidi" afferma oggi Silvia Moretto, presidente di Fedespedit e vicepresidente di Confetra: "Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica, investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest'anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora".

Aggiunge il presidente Moretto "Il Recovery Fund ci chiede di essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese, in termini di PIL (la logistica ne vale il 9%) e di occupazione. Sappiamo, inoltre, che la logistica è il motore del principale punto di forza

della nostra intera economia, l'import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo da anni insieme alla nostra Confederazione Confetra. Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da Confetra, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione

e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale".

"La digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina" concorda Alessandro Pitto, vicepresidente di Fedespedit con delega a IT & Digital Innovation "Dematerializzare documenti e processi deve diventare la prassi. Il lockdown ci ha dimostrato che questo è possibile e in tempi brevi, ora dobbiamo usare i fondi europei per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati. Faccio particolare riferimento ad alcuni obiettivi inseriti nel PNRR che ci stanno particolarmente a cuore: banda larga e 5G in

porti e aeroporti, piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l'interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane, il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di UIRNET e adozione della CMR elettronica. L'obiettivo è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l'industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica una gestione 'just in sequence' di tempi e spazi a servizio della merce".

LA SCOMPARSA DI CARLO ANDREA MARSANO

Il cordoglio di Confitarma

ROMA - "Nel mondo dell'industria armatoriale non mancano importanti figure che hanno contribuito a scrivere la nostra bella storia. Certamente Carlo Andrea Marsano è stato una di queste" ha scritto Mario Mattioli, presidente della Confederazione Italiana Armatori.

Dagli anni '60 fino ai primi anni 2000, Carlo Andrea Marsano ha ricoperto più volte la carica di consigliere Confederale, membro del

Comitato esecutivo e di presidente della Commissione Cabotaggio ed è stato uno dei più attivi protagonisti della vita associativa di Confitarma.

"Anche chi non l'ha conosciuto di persona - aggiunge Mattioli - non può ignorare con quanta passione Carlo Andrea Marsano portava avanti le sue iniziative e le sue idee. A lui si devono le prime linee di collegamento con la Sardegna utilizzando navi ro-ro per il trasporto

di mezzi gommati.

Amava dire che le sue navi «più che trasportare merci, trasportano, assistono e coccolano aziende di trasporto».

"Con Carlo Andrea Marsano - conclude il presidente Mattioli - se ne va un rappresentante emblematico di una generazione imprenditoriale che senza dubbio possiamo definire "pioniera" del trasporto marittimo".

IN UN PRIMO INCONTRO TRA L'ADSP E IL CONSORZIO CORAP CALABRIA

Gioia Tauro e lo sviluppo



GIOIATAURO - In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, mercoledì, una riunione tra l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (Corap).

A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente portuale, Andrea Agostinelli: sono intervenuti il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell'area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell'Autorità Portuale, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti.

Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'Autorità Portuale in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito portuale e retro-portuale. In particolare, è stata affrontata

l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantire la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'Autorità Portuale possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione.

La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali.

Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati.

L'obiettivo è quello di porre le

basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti.

La neve e gli sprechi pubblici

Dall'Alleanza delle associazioni ambientaliste di Ancona riceviamo:



neve se ne stanno malconici (e inutili) sotto la pioggia. Come sempre, come ogni anno!

Questa è la natura dei nostri monti, che non permettono programmazione: chi vuole la neve (per sciare, per fare escursioni, ecc.) deve prenderla al volo. Non si possono proporre settimane bianche e neppure singole giornate, se non nell'immediato dell'evento meteo. E la stagione è sempre più corta. La neve arriva molto tardi e sparisce definitivamente molto presto.

È spesso tira il forte vento che blocca la cabinovia ed i movimenti, come dicevano i "vecchi" del luogo. Tutto questo per ricordare che i toni trionfalistici sulle sorti dei nuovi impianti del Catria sono davvero fuori luogo e fanno leva su fenomeni meteorologici transitori e inaffidabili, sempre più addentro i cambiamenti climatici. Le caratteristiche delle nostre montagne non possono in alcun modo giustificare lo scempio perpetrato sul Monte Acuto, e neppure lo sperpero di risorse pubbliche, soldi letteralmente buttati al vento nella costruzione di impianti capaci solo di generare debiti futuri, dato che nessuno potrà sostenere gli oneri di tali impianti ma anche quelli per la manutenzione dell'ambiente violato. È facile prevedere, ancora una volta, l'intervento di enti pubblici a sanare le voragini di bilancio. Ma con quali risorse ai tempi Covid? È dunque possibile pensare di pretendere di andare avanti ad oltranza con i denari di tutti per mantenere investimenti che producono utili per pochi? E se sì a quali spese di bilancio pubblico necessarie andranno tolti? Da quelle per la sanità o per la scuola? Per quale scopo?

La Alleanza della Associazioni Ambientaliste Marchigiane di: Club Alpino Italiano, Federazione Pro Natura, Gruppo di Intervento Giuridico, Italia Nostra, Lega Abolizione Caccia, Lega Anti Vivisezione, Legambiente, Lipu, Lupus in Fabula, Salviamo il Paesaggio, WWF Italia.

Non ci intendiamo di neve né di relativi inpianti. Ma una denuncia così condivisa (si vedano le firme) non può passare sotto silenzio. Specialmente da Ancona, dove tutti sanno che la difesa ambientalista non è fatta solo a parole ma ha al suo attivo molti fatti. Riferiremo anche nei prossimi numeri gli eventuali sviluppi della vicenda.

Club Nautico Versilia, ecco la nuova stagione



Nella foto: Il Club Nautico Versilia è pronto per una nuova stagione.

(sia a terra che in acqua) grazie all'accurata e costante sanificazione dei locali, ai dispositivi di distanziamento, alle aree dedicate alla Scuola Vela FIV e al pieno rispetto del Protocollo FIV per il contenimento del Covid 19.

La stagione agonistica del Club Nautico Versilia sarà aperta come da tradizione dalla Coppa Carnevale - Trofeo Città di Viareggio, giunta quest'anno alla quarantaseiesima edizione. Sabato 13 e domenica 14 marzo, infatti, sarà un weekend di grande vela per le imbarcazioni d'Altura, protagoniste nello specchio acqueo antistante il porto viareggino dell'appuntamento co-organizzato, in accordo con Fiv e Uvai, dal CNV e dalla LNI sez. di Viareggio, e con il prezioso supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio.

Oltre alla classica di inizio stagione, nel calendario agonistico 2021 del CNV, da marzo sino a novembre, spiccano importanti appuntamenti riservati alle Derive, alle imbarcazioni Orc, Gran Crociera e Open, alle Barche d'Epoca Classiche e alle Vele storiche, talvolta organizzati in collaborazione con la LNI Sez. Viareggio, la Società Velica Viareggina o il Circolo Velico Torre del Lago Puccini, a riprova dell'ottimo rapporto tra i sodalizi versiliesi: gradite riconferme come il XXV Trofeo Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese (8-9 maggio) o il LVII Trofeo Emilio Benetti Historic Event I.S.C.Y.R.A (11-13 giugno), interessanti novità come il Trofeo Clan per la Classe Star (7-9 maggio) o la Regata Finn - Campionato Italiano Master (18-20 giugno), e molto altro ancora.

Proseguirà anche quest'anno l'attenzione del Club Nautico Versilia verso i giovani che saranno al centro di importanti regate come il VII Trofeo challenge Memorial Ezio Astorri (10-11 luglio), di iniziative mirate e del potenziamento della Scuola Vela Valentin Mankin nata nel 2016 dalla sinergia fra CN Versilia, CV Torre del Lago Puccini e SV Viareggina con la volontà di creare un ricambio generazionale nella Vela, di essere un volano per il turismo versiliese e di insegnare ai giovani non solo ad andare in barca ma anche ad amare e rispettare il mare, il lago e il territorio.

Le costanti affermazioni della Squadra Agonistica, oltre a riempire di orgoglio, confermano la validità dell'iniziativa, premiando il lavoro e l'impegno svolto in questi anni.

Oltre alle regate, sono previsti, sempre nella massima sicurezza e nel pieno rispetto delle normative per il contenimento del Covid-19, iniziative culturali ed eventi collaterali ospitati nelle sale del Club Nautico Versilia, oltre a tutti i servizi offerti dalla Segreteria, dai Nostromi, dal Bistrot del Club Ristorante (riservato ai Soci) e dal Bar Bistrot del Club (aperto a tutti) con le prelibatezze dello chef Andrea Casanovi, il panorama mozzafiato e la cortesia dello staff.

Per il Club Nautico Versilia, quindi, sta per iniziare una nuova stagione con il vento a favore, da vivere insieme ai propri Soci, regatanti ed amici.

Da Paola Zanoni dell'ufficio stampa del Club Nautico Versilia riceviamo:

Dopo un 2020 molto complicato anche per il mondo dello sport è caratterizzato prima dalla pausa dall'attività agonistica e poi da una rimodulazione del calendario di regate, il Club Nautico Versilia è pronto ad ufficializzare la stagione agonistica 2021 che, malgrado l'emergenza sanitaria ancora in atto, saprà ugualmente coinvolgere ed emozionare grazie alle manifestazioni sportive e culturali che si svolgeranno nella massima sicurezza.

Anche in questo periodo, infatti, il sodalizio viareggino ha continuato a lavorare per assicurare una nuova stagione di grande livello, dedicando massima attenzione ai servizi offerti e al continuo abbellimento della sede, confermandosi per Soci e Amici punto di riferimento fra i più sicuri e organizzati, ai dispositivi di distanziamento, per il contenimento del Covid 19. Nella Coppa Carnevale - Trofeo 2013 e domenica 14 marzo, infatti, nello specchio acqueo antistante il Vajai, dal CNV e dalla LNI sez. di V.

CNV, da marzo sino a novembre, Orc, Gran Crociera e Open, alle porazione con la LNI Sez. Viareggio a riprova dell'ottimo rapporto tra ammiraglio Giuseppe Francese (8-9 giugno), interessanti novità come lo Italiano Master (18-20 giugno),

i giovani che saranno al centro di
1 luglio), di iniziative mirate e del
gia fra CN Versilia, CV Torre del
nale nella Vela, di essere un volano
ca ma anche ad amare e rispettare

no rispetto delle normative per il
elle sale del Club Nautico Versilia,
ub Ristorante (riservato ai Soci) e
Casanovi, il panorama mozzafiato

e con il vento a favore, da vivere



LIVORNO – Questa no-
stra pagina dedicata agli
interventi dei nostri lettori
sta raccogliendo le prime
adesioni; che il web favorisce
facendo dimenticare i tempi in
cui i giornali ricevevano solo
per posta, in tempi molto più
lunghi.

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

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

A.F.

si sono limitati a finanziare la Bosnia Erzegovina affinché contenesse il flusso dei migranti spingendoli in strutture assolutamente inidonee. E comunque, intanto e talvolta da anni, fuori dall'Unione Europea. L'Università del Salento non può non far sentire la propria voce unendola a quella di quanti, uomini e donne, associazioni e istituzioni locali chiedono da subito l'apertura di corridoi umanitari per salvare queste vite umane in grande pericolo, e auspicano un radicale ripensamento delle politiche italiane ed europee di accoglienza dei migranti e dei profughi. Invitiamo pertanto il nostro mondo accademico, le comunità locali, le istituzioni amministrative del territorio interprovinciale a non "voltarsi da un'altra parte", e a prendere posizioni e indirizzi politico-culturali in difesa di questa umanità dolente nonché, in definitiva, della nostra stessa civiltà etico-giuridica".

L'appello del professor Pollice non può lasciare indifferenti, eppure sembra che a Bruxelles non si riesca ad andare oltre la distribuzione di danaro pur di tenere i profughi lontani.

Timeless Immortal Art

Da Carmelo Arcoraci, assessore alla cultura del Comune siciliano di Merì, riceviamo:

“Timeless Immortal Art”: la rivoluzione del piccolo comune siciliano diventa un museo eterno a cielo aperto, donando l’immortalità a 60 artisti provenienti da tutte le nazioni del mondo. Un messaggio per il futuro, contagia tutti i paesi del mondo.

Un progetto unico nel suo genere per cambiare il modo di concepire l’Arte all’interno di un contesto urbano, e lo farà dalla Sicilia alla Cina, esaltando la bellezza. Il progetto prevede innanzitutto, l’installazione di mattonelle in terracotta, dipinte da artisti provenienti da tutto il mondo, nel piccolo borgo di Meri (ME). Non ci saranno più targhe sui muri ad indicare le vie e le piazze della città, ma sessanta opere che la trasformeranno in un museo eterno a cielo aperto. Ogni artista diventerà testimonial di una via della città, e avrà il dono dell’immortalità, perché il suo nome ricorderà una via o una piazza.

La posa della prima opera sarà accompagnata dal canto di un'Ave Maria del soprano Ekaterina Adamova* Sessanta artisti internazionali per un rivoluzionario progetto artistico destinato a rilanciare il piccolo comune di Merì “capitale” dell’arte. Un progetto che sarà realizzato anche in Cina con lo stesso team di artisti: una pattuglia diventata esercito, che armato di pennelli trasformerà in realtà il “sogno” degli amministratori di queste città. Il sindaco Filippo Bonansinga, l’assessore alla cultura Carmelo Arcoraci, supportati dal Patrocinio della Regione Siciliana – Assessorato dei Beni Culturali e dell’Identità siciliana, insieme al pittore Lorenzo Chinnici ed il figlio Francesco Chinnici a fare da trait union con gli artisti di tutto il mondo, Emma Xing Yi Wang partner per il progetto Cinese. Progetti simili a quello di Merì avverranno in Cina, con lo stesso gruppo di artisti. Sino-Italy Ningbo Ecological Park, insieme a Sino-Italy Tus-Investment (Zhejiang) Co.Ltd., Huangshan City, TsungDao Lee Center of Sciences and Arts of the University of Chinese Academy of Sciences sono tra il primo gruppo di organizzazioni che hanno forti interessi per ospitare questo progetto. Grazie all’intermediazione di Emma Xing Yi Wang, presidente della G&Y Cultural Exchange Association di Shanghai e Firenze.

A Kiev si preparano per ospitare questo progetto integrato a dei progetti Culturali per la Città. Ecco il cast internazionale degli artisti: Lorenzo Chinnici (Italia), Zheng XiaoTong (Cina), Craig Warwick (Inghilterra), Farida Saba (Arabia Saudita), Patrick Smith (Stati Uniti D'America), Alisa Byteva (Russia), Dorina Nicoleta Crisu (Romania), Christine Bleny (Francia), Ildo Domingos (Brasile), Jacqueline Scheffer (SudAfrica), Agnieszka Wioletta Meler (Polonia), Giuseppe Gorga (Italia), Ingrid G.G. Pegge (Olanda), Bojan Jevtic (Serbia), Isabella Young (Nuova Zelanda), Giovanni Gargano (Italia), Uliana Storozhylova (Ucraina), Lu Mei (Cina), Alberto Urbano Moreno Monturque (Spagna), Adriana Antidin (Argentina), Francesca Maio (Italia), Luna Smith (Scozia), Bruce Chidovori (Zimbabwe), Neven Zoricic (Croazia), Salvatore Cusimano (Italia), Mirit Ben-Nun (Israele), Pawel Mendrek (Austria), Nicole Musser (Canada), Nicoló Garrasi (Italia), Liliveta Pena Echেমəndia (Cuba), Osama Imam El-Laithy (Egitto), Agatino Furnari (Italia), Brian Jennings (Irlanda), Giuseppe Messina (Italia), Aidas Rytis Vasiliauskas (Lituania), David Kent (Inghilterra), Dimitri Salonia (Italia), A. Tinne Vereeck (Belgio), Linda Schipani (Italia), Rui Manuel de Sousa Lourenco (Portogallo), Shadi About Sada (Siria), Anne Gry Andersen (Danimarca), Du Shusheng (Cina), Lucy Lago (Russia), Pino Morena (Italia), Helen Mortimer (Australia), Salvatore Imbesi (Italia), Tara Vahab (Canada), Vincenzo Campo (Italia), Olena Rudnieva (Ucraina), Francesca Licari (Italia), Adil Es-Safi (Marocco), Gianmaria Lafranconi (Italia), Zhang Jigang (Cina), Michela Velardita (Italia), Joe Cooper (Galles), Mel Alexenberg (Israele), Roberto Di Costanzo (Italia) e la nostra mascotte il giovanissimo Kenta Leon Hayashi (Giappone).

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Airport Handling e Beta Trans per cargo a Malpensa



Nella foto (da sx): Alberto Morosi e Giorgio Bianculli.

una gamma completa di servizi cargo ai clienti operanti sull'Aeroporto di Milano Malpensa (MXP). L'offerta congiunta delle due società comprende servizi di elevata qualità relativi alle attività di rampa, di movimentazione merci, di magazzinaggio e di road feeder.

La partnership vedrà Airport Handling e Beta Trans integrare i rispettivi processi operativi e le rispettive funzioni, offrendo ai clienti uno sportello unico di servizi di assistenza a terra e merci presso l'aeroporto di Malpensa. La cooperazione rafforzata consentirà alle aziende di sfruttare le sinergie per ottimizzare ulteriormente le loro operazioni e l'offerta di servizi, nonché di fornire un'efficienza di livello mondiale durante tutto il processo di handling.

Oltre alla competenza e all'esperienza di team altamente qualificati, i clienti possono anche contare su infrastrutture, attrezzature e tecnologie all'avanguardia. Gli investimenti delle due società negli ultimi anni includono un magazzino ultramoderno di 13.000 m², una struttura dedicata ai prodotti farmaceutici di 420 m², certificata CEIV e con centinaia di attrezzature di supporto a terra all'avanguardia ed eco-efficienti come i nuovi Cool Dolly che garantiscono il trasporto e la consegna in tutta sicurezza di merci termosensibili tra il magazzino merci e l'aereo.

Alberto Morosi, ceo di Airport Handling, ha dichiarato: "Siamo lieti di collaborare con un altro importante e rinomato player del settore per offrire congiuntamente una soluzione avanzata one-stop shop ai nostri clienti. La nostra offerta di assistenza a terra di livello mondiale, inclusa la nostra flotta GSE all'avanguardia unita alle strutture ultramoderne di Betatrans, garantirà la fornitura costante di servizi eccellenti.

Siamo fiduciosi che questa partnership strategica vada a portare vantaggi

significativi sia a entrambe le aziende che ai nostri partner".

Giorgio Bianculli, ceo di Beta Trans, ha dichiarato: "Questa partnership consente a entrambe le società" di completare la propria offerta e rafforzare la cooperazione con i clienti fornendo loro un unico punto di contatto. I tender hanno spesso rilevanza internazionale, quindi questo progetto ci permette anche di crescere e affinare la nostra offerta commerciale".

Airport Handling è il principale fornitore di servizi aerei negli aeroporti di Milano Malpensa (MXP) e Linate (LIN). Partner di fiducia di oltre 55 compagnie aeree, ha gestito con team dedicati più di 28 milioni di passeggeri e 110.000 voli all'anno prima della pandemia. Lo stakeholder di maggioranza di Airport Handling è nata, un player globale nel settore dei servizi aerei combinati, che serve più di 300 compagnie aeree in 126 aeroporti in 19 paesi.

Fondata nel 1957, Beta Trans è un fornitore leader di servizi cargo. L'azienda lavora con oltre 100 compagnie aeree e spedizionieri, e gestisce annualmente oltre 300.000 tonnellate di merci nelle sue strutture che coprono un'area totale di oltre 100.000 m² a Milano.

C'è poco per il trasporto

crescita e sviluppo. In particolare, digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura, per avere successo devono necessariamente prevedere specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso".

Lo ha affermato Mario Mattioli, presidente di Confitarma, nel corso dell'audizione di fronte alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della

proposta Recovery Plan.

"Purtroppo - ha aggiunto Mattioli - le dichiarazioni d'intenti del PNRR non trovano riscontro in azioni concrete, per quanto attiene al trasporto marittimo; al quale, sebbene rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica e sia notoriamente capital intensive, non vengono dedicate misure di sostegno.

"Gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel PNRR riguardano il TPL e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema".

"Inoltre, c'è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi in quanto per le diverse misure di primo sostegno previste dalla manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 mancano ancora i decreti attuativi relativi all'estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale e al fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri".

"È necessario - ha affermato il presidente Mattioli - dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda".

"Dato che la sfida della decarbonizzazione interessa tutto il trasporto, sia pubblico che privato, - ha detto ancora Mattioli - occorre definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento ed adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, ed anche quella minore in crisi da anni, individuando strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato. Inoltre, occorre attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL.

"In questo senso è cruciale l'in-

troduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti".

Infine, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare riforme strutturali. In tal senso, il cluster marittimo, da tempo unito nella richiesta di una governance unica per il mare, in questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, ritiene necessario che, in attesa dell'auspicata costituzione di un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime, vengano rafforzate le Direzioni/Uffici del MIT dedicate per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica.

"Last but not the least - ha affermato il presidente Mattioli - il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che si concluderà a breve dovrà naturalmente essere rivolto a quei soggetti utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento".

Mario Mega: digitalizzazione

singole AdSP per la formazione dei propri PCS (Port Community System) ma contestavo che il coordinamento restasse in mano a UIRNET, società a prevalente capitale privato incaricata dal MIT di sviluppare la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) beneficiaria negli ultimi dieci anni di decine e decine di milioni di euro che non hanno prodotto alcun risultato tangibile.

"Questa mia posizione ieri è diventata quella di ASSOPORTI che per voce del suo presidente Daniele Rossi, durante l'audizione

dell'associazione davanti alle Commissioni riunite Bilancio e Trasporti della Camera sul PNRR. Tra le varie cose che ha proposto ha anche inserito alcune mie indicazioni su come rimettere in moto seriamente il percorso di informatizzazione del sistema portuale e logistico.

La mia proposta, fatta propria da ASSOPORTI, consiste nel trasferimento di tutte le competenze di UIRNET a RAM, società a totale controllo del MIT ora guidata dal collega Zeno D'Agostino, e assegnazione di finanziamenti dedicati a tutte le AdSP per la creazione in ogni sistema portuale di un proprio PCS moderno, integrato con funzioni specifiche per la gestione del SUA (Sportello Unico Amministrativo). Il tutto sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Innovazione e con la regia di RAM.

Aggiungo che oltre a questo occorrerà comunque al più presto revocare la Direttiva del MIT del maggio 2018 che indicava la necessità di trasferire i PCS esistenti a UIRNET oltre, di fatto, al blocco dei finanziamenti per queste finalità per le AdSP inadempienti.

"Ora mi auguro che le forze politiche, sia pur in un momento di grande turbolenza, facciano tesoro di questi consigli e si avvii una vera fase di riforma dell'attuale modello di sviluppo della digitalizzazione della catena logistica che non ha prodotto alcun risultato utile e rischia, come ho avuto modo di dire nei miei precedenti interventi, di farci perdere ulteriore competitività rispetto ai nostri competitor internazionali di cui, sia chiaro, nessuno segue il modello centralistico imperniato su UIRNET che da anni io combatto.

La trasformazione digitale è un asset prioritario del PNRR e lo sarà anche della prossima programmazione comunitaria 2021/2027 perché ormai l'utilizzo al meglio della tecnologia è individuato come uno dei fattori determinanti per lo sviluppo di una società più efficiente e più inclusiva.

Non perseveriamo negli errori del passato. Diamo fiducia e strumenti alle AdSP che hanno dimostrato negli ultimi anni, in questo settore, di essere le uniche in grado di introdurre innovazione e di poter supportare le richieste del cluster."

SMETTILA DI ACCONTENTARTI!

Punta all'eccellenza.

I nostri carrelli elevatori con tecnologia agli ioni di litio offrono le massime prestazioni in termini di efficienza, sostenibilità e sicurezza. La scelta ideale per portare il tuo magazzino nel futuro.

Scopri di più su: www.jungheinrich.it/litio48volt



JUNGHEINRICH