

DAL CONSIGLIO DIRETTIVO DELL'ASSOCIAZIONE

ALIS: urgente rilanciare

Guido Grimaldi: "Le nostre priorità condivise anche dagli autorevoli interventi del presidente AdSP Mar Tirreno Centrale e dal presidente Unione Interporti Riuniti"



Guido Grimaldi

ROMA – "Ancora una volta, il nostro Consiglio Direttivo ha rappresentato un importante momento di condivisione e di scambio di idee e proposte per il settore del trasporto e della logistica". Lo ha dichiarato Guido Grimaldi, presidente di ALIS, nel corso del Consiglio Direttivo (segue in ultima pagina)

Presidenti: l'eterno "non cale"

LIVORNO – *Lo so, qualcuno mi dirà: ma che t'impicci, nel tuo porto il tuo presidente l'hanno nominato, quindi non rompere.*

Invece io rompo: anche Pasqua è passata, abbiamo fatto tutti i buoni propositi della quaresima, siamo aperti agli aliti della primavera che ci dovrebbero rendere meno incalzati. Ma io rompo. Perché?

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)



Il parco eolico nel Mar Grande di Taranto

TARANTO – Si apre per l'energia verde un capitolo nuovo anche per l'Italia. L'eolico di ultima generazione, made in Cina, sta cominciando a sbarcare sulle banchine del porto per creare il primo parco eolico marino italiano. Ci sono voluti oltre dieci anni di pratiche con le istituzioni locali e il ministero per avere le necessarie autorizzazioni. Nel frattempo è stato anche necessario aggiornare i permessi perché sono cambiati i generatori, con modelli estremamente più efficienti. Il parco dovrebbe entrare in funzione già entro la fine dell'anno.

(segue a pagina 2)

AdSP MAS: Comitato di Gestione del 30 marzo

VENEZIA – Si è tenuto la settimana scorsa, il 30 marzo il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Setentrionale alla presenza del commissario straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, del direttore Marittimo del (segue a pagina 2)

Alla scuola: Enel lancia PlayEnergy

ROMA – Enel lancia l'edizione digitale 2021 di PlayEnergy, l'iniziativa dell'azienda dedicata agli studenti che ha lo scopo di avvicinare i ragazzi all'economia circolare e di stimolare la loro creatività attraverso i valori (segue a pagina 2)

Niet del Governo alla Cabina di Regia per il mare

ROMA – Marevivo apprende con grande disappunto e rammarico - dice una nota dell'associazione ambientalista - che la richiesta di inserire una Cabina di Regia per il mare all'interno del Comitato Interministeriale alla Presidenza del Consiglio per la (segue in ultima pagina)

UN'IMPORTANTE INIZIATIVA DEL PROPELLER CLUB LOCALE

Brindisi sia porto "core"

Occorrono investimenti infrastrutturali per tornare alle antiche glorie

BRINDISI – Ci sarà lo stesso presidente nazionale del Propeller d'Italia Umberto Masucci a moderare il webinar in programma per oggi, mercoledì 7 aprile sulla piattaforma SKIPIN, sul tema "Brindisi porto core". E intervengono con saluti e proposte il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, il sindaco Riccardo Rossi e il comandante della Capitaneria cv (cp) Fabrizio Coke. Con l'introduzione di Maria De Luca, presidente del locale Propeller, svolgeranno le loro relazioni il presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi ("Bilancio sullo stato dell'arte del porto di Brindisi") e Alessandro (segue in ultima pagina)



Ugo Patroni Griffi

MALGRADO IL COVID E NON SOLO CON COMPAGNIE SPECIALISTE

Il cargo aereo cresce anche in Italia

Offerte sia per la stiva dei voli passeggeri sia con velivoli specializzati - Il caso degli scafi di Luna Rossa trasportati via aerea in Nuova Zelanda

IN RIVOLTA CONTRO UN'INTERROGAZIONE AMBIENTALISTA

La "guerra" del Marisabella

BARI – "La Comunità di migliaia di lavoratori del porto di Bari" - si legge in una dura nota con le firme dei principali gruppi di lavoro portuali - è stanca di leggere pretestuose iniziative che hanno ancora una volta l'obiettivo di ritardare se non proprio fermare per l'ennesima volta il progresso dei lavori di Marisabella nel porto di Bari.

"Chi respira l'aria del porto da decenni e ne trae il proprio sostentamento - continua la nota - sa che la polemica derivante da una interrogazione (segue a pagina 2)

Gruppo Onorato: Consiglio di Stato cancella sanzione AGCM

MILANO – C'è una diffusa soddisfazione per la sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato l'annullamento della sanzione di 29 milioni di euro (segue in ultima pagina)

MILANO – Nel disastro che il Covid ha portato sui bilanci delle grandi compagnie aeree, un settore sembra oggi in controtendenza: tanto che alcuni brand di seconda categoria, specializzati nel cargo, stanno facendo offerte importanti confortati da una forte richiesta. In sostanza, il cargo aereo se la sta cavando e anzi cresce.

Sono gli hub italiani di Milano Malpensa e di Roma Fiumicino a denotare la crescita del cargo aereo, ma non solo loro: lavorano bene Ciampino, Bologna, in parte Genova e anche Pisa Galilei. Un po' tutte le compagnie aeree comunque hanno "aperto" le stive al cargo nei voli che stanno mantenendo in vita con più o meno sacrifici. Ci sono poi organizzazioni (agenzie ed altro) che mettono a disposizione le proprie (segue a pagina 2)

Contributo ART: l'autotrasporto chiede rinvio

BOLOGNA – Il contributo ART - riporta sul suo notiziario web l'interporto di Bologna - ormai obbligatorio anche per l'impresa di autotrasporto a partire dall'annualità del 2019, continua ad infiammare gli animi di tutto il settore. Dopo la pubblicazione della nota con cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha indicato gli importi e le modalità che le imprese dovranno rispettare, le associazioni di categoria hanno inviato una lettera congiunta per chiedere di posticipare gli adempimenti - la cui scadenza (segue a pagina 2)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 9)

PER NON PERDERE LA COMPETIZIONE SUI CIELI

Trasporto aereo, "Ita deve decollare"

I rischi di una totale cancellazione e delle migliaia di dipendenti messi in strada



ROMA – Una crisi, quella della semi-defunta Alitalia, che si trascina oramai da anni. Ma che deve concludersi se si vuol salvare ancora qualcosa. Così il segretario generale della federazione Cisl Salvatore Pellicchia: "Il Governo attivi immediatamente tutte le operazioni volte a far decollare Ita, la nuova società che dovrà ereditare da Alitalia la missione di compagnia di bandiera. Altrimenti le lungaggini decisionali di Bruxelles affosseranno il progetto, con danni ingenti per il nostro Paese".

Il grido d'allarme lanciato da Pellicchia, è arrivato durante la manifestazione davanti al Ministero dello Sviluppo Economico per le retribuzioni, l'anticipo della cassa (segue a pagina 2)

Per evitare un mare di guai...

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

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



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

AdSP MAS: Comitato

Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto.

Nelle comunicazioni di apertura il commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione.

Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di quattro licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire.

"Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato - ha commentato Cinzia Zincone - riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente".

Alla scuola: Enel lancia

della sostenibilità, dell'innovazione e dell'uso consapevole dell'energia.

Con un focus speciale sulle città circolari, i partecipanti di questa edizione, studenti tra i 14 e i 20 anni, intraprenderanno una serie di attività digitali per scoprire i benefici dell'economia circolare e generare un futuro sostenibile, innovativo e accessibile. L'edizione 2021 ha preso il via il 1o aprile e durerà fino alla fine di ottobre del 2021. L'evento sarà aperto alla partecipazione degli studenti di sette paesi: Argentina, Brasile, Cile, Colombia, Grecia, Italia e Perù.

I partecipanti a PlayEnergy sono invitati a dare libero sfogo alla propria immaginazione, a lasciarsi ispirare da ciò che accade intorno a loro e a proporre progetti che utilizzano l'energia in modo innovativo e sostenibile, con l'obiettivo di plasmare le città di domani. I partecipanti possono partecipare autonomamente o con gli amici seguendo un itinerario online e dovranno affrontare una serie di sette attività, una per ogni mese:

- Dare priorità alle risorse rigenerative (Think Renewable);
- Progettare per il futuro (Design The Future);
- Utilizzare i rifiuti come risorsa (Waste Smart);
- Conservare ed estendere la durata di ciò che è già presente (Preserve & Upgrade);
- Incorporare la tecnologia digitale (Make School Digital);
- Ripensare il modello di business (Use vs. Buy);
- Collaborare per creare valore comune (Share To Care).

I finalisti avranno accesso a un hackathon online durante il Campus Party Digital Event, che si terrà a gennaio 2022. Quest'anno, PlayEnergy è sostenuto anche attraverso una collaborazione con la MacArthur Foundation, volta a rafforzare la sinergia di contenuti coinvolgenti per le giovani generazioni. L'intero processo creativo di Play Energy è progettato per permettere alla curiosità degli studenti di scoprire sia l'utilità dell'energia, sia nuovi modi di usarla: a casa, per strada, in città, negli impianti elettrici e nel mondo intero.

Info e dettagli: <https://playenergy.enel.com/it/>.

Il parco eolico nel Mar Grande

Come riportato anche dalla stampa locale di Taranto, la Ming Yang Smart Energy (il più grande produttore di turbine eoliche della Cina) ha vinto la sua prima commessa europea e sta già inviando le pale per l'impianto da

30MW in costruzione al largo della città. Referente a Taranto è la Renexia SpA, azienda che ha inglobato il ramo di attività "energie rinnovabili" della Toto SpA.

L'accordo con lo sviluppatore Renexia - scrive la rivista ReNews. biz - include un contratto di servizio esercizio e manutenzione della durata di 25 anni.

«Questo progetto - hanno dichiarato i responsabili cinesi della Ming Yang - è una pietra miliare per entrare nel mercato eolico offshore europeo, e sarà eseguito dal Ming Yang European Business & Engineering Center di Amburgo».

Secondo il presidente dell'AdSP professor Sergio Prete «L'impianto è in Mar Grande, in mare aperto, di fronte al molo Terminal Container in linea d'aria. È fuori dalla competenza territoriale, non è in ambito della circoscrizione dell'Autorità di sistema e non abbiamo gestito la procedura di autorizzazione, però abbiamo partecipato alla conferenza dei servizi. Era il ministero dell'Ambiente che ha istruito la procedura autorizzativa».

L'impianto consisterà in una decina di pale. Si parla già comunque di un eventuale secondo step di altre installazioni.

L'impianto attualmente in fase di costruzione, sarà composto da dieci turbine per una potenza complessiva di circa 30 MW ed una conseguente produzione stimata di 55.600 MWh/anno, pari - ha riferito la stampa locale - al fabbisogno energetico di 18.500 famiglie.

Trasporto aereo, "Ita"

integrazione straordinaria e l'integrazione del Fondo straordinario del trasporto aereo. I nodi di Alitalia, fa notare Pellecchia, sono strettamente intrecciati con quelli della nuova compagnia di bandiera. "Per Alitalia la condizione di impasse si protrae da tantissimo tempo: il 2 maggio si "festeggeranno" quattro anni di amministrazione straordinaria, una condizione emergenziale che non le ha consentito di riorganizzarsi. Difficoltà che l'arrivo della pandemia - sottolinea il segretario generale della Fit-Cisl - ha appesantito: il Covid-19 ha fortemente ostacolato le misure volte a razionalizzare la gestione di Alitalia".

Da un altro lato, prosegue Pellecchia, troviamo "una società costituita, la futura compagnia di bandiera, di cui il nuovo Governo ha confermato il valore strategico. Ita è però imbrigliata dalla burocrazia della Commissione europea, che com'è noto vorrebbe una nuova compagnia con un nome diverso che nessuno conosce, con una riduzione degli slot (e quindi della capacità operativa) e con una riduzione degli aeromobili. Intanto il tempo - quello sì - vola: il rischio concreto è che Alitalia, non avendo soldi in cassa e non potendo più pagare stipendi e fornitori, si fermi. Un danno che si rifletterebbe sulla nuova compagnia, visto che gli asset da trasferire sarebbero azzerati o comunque ridotti ai minimi termini".

E lo Stato - fa ancora notare Pellecchia - dovrebbe gestire l'enorme problema degli 11 mila dipendenti di Alitalia, più quelli - un numero da uno a due volte superiore - che lavorano nell'indotto". Uno scenario che va scongiurato a ogni costo, conclude il Segretario generale della Fit-Cisl.

Contributo ART: l'autotrasporto

è attualmente fissata al 30 aprile - al prossimo 29 ottobre.

L'obbligatorietà del versamento del contributo ART anche per le imprese di autotrasporto e di logistica - due categorie che almeno inizialmente non erano comprese nella tanto contestata misura - è stata sancita da una sentenza del Consiglio di Stato, basata su alcuni passaggi del Decreto Genova. In sostanza ora tutte le imprese che effettuano trasporto merci usufruendo di autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti o interporti e che rispettano determinate condizioni (fatturato superiore ai 3 milioni e con veicoli sopra le 26 ton), dovranno versare, come indicato dalla nota dell'ART, lo 0,6x1000 del fatturato

Nella lettera indirizzata al presidente dell'Autorità di Regolazione

dei Trasporti, Nicola Zaccheo, tutte le associazioni dell'Autotrasporto regolarmente accreditate presso il Comitato Centrale dell'Albo hanno chiesto la proroga dell'adempimento poiché i provvedimenti (Deliberan.20/2021, Determinan.30/2021) con cui l'ART ha sancito la fine della sospensione dei versamenti e con cui ha regolato le modalità "non tengono conto dello sforzo operativo cui si dovrebbero sottoporre le imprese in un periodo di forti disagi come quelli attuali". Le Associazioni hanno poi ribadito che "l'insistenza con cui l'ART si ostina a chiedere versamenti mal si concilia con quanto dichiarato dal presidente Draghi sulla necessità nell'attuale momento di crisi di erogare sussidi e non di esigere pagamenti".

"A tutt'oggi - viene ribadito nella missiva - è ancora pendente avanti al Consiglio di Stato il contenzioso aperto dalle scriventi associazioni per l'annualità 2019 e che le imprese erano fiduciose di non aver adempiere nell'immediato". Inoltre, l'obbligo di versamento "va a ritroso e colpisce annualità per le quali lo stesso Consiglio di Stato in numerose sentenze ha dichiarato illegittime le richieste di ART".

La "guerra" del Marisabella

zione parlamentare di un deputato di Olbia (sic!) che probabilmente non è familiare con le problematiche del

porto di Bari, su un'opera in via di completamento (l'area di Marisabella), sembri interamente dovuta nel migliore dei casi ad una incerta conoscenza dei fatti.

"Di vero c'è solo che un sedicente comitato abbia da anni dichiarato guerra ai progetti di ammodernamento e di dotazione di infrastrutture di cui aveva grande bisogno il porto di Bari per competere con le più aggressive (e meno ostacolate) realtà dei porti vicini, oggi e per il futuro. Le opere di Marisabella, da molti decenni infatti sono state progettate e solo con il decisivo impulso dell'attuale Autorità di Sistema Portuale, che le ha caparbiamente difese e riproposte nelle tante selve burocratiche e procedurali nelle quali i lavori si erano finora impaludati, nel più assoluto rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti (per quanto ci consta), stanno finalmente vedendo la luce.

"Oggi, tuttavia, una nuova palude si sta formando su Marisabella, su pervicace iniziativa di un gruppuscolo di soggetti, per non meglio precisati fini - naturalmente ammantati da ragioni pseudo-ambientaliste e/o pseudo-urbanistiche - che si richiama maldestramente nel nome al porto di Bari pur non avendo nulla a che fare con esso, per quanto ci risulta, né conoscendone punto le necessità.

"Leggiamo infatti nell'interrogazione presentata - continua la nota - che al redattore risulterebbe "quantomeno improbabile quanto questa opera di colmata possa essere quel volano di sviluppo economico tanto sbandierato"; il che non ci stupisce affatto, poiché non ci aspettiamo assolutamente che un soggetto avulso dalla realtà del porto di Bari e

della terra di Puglia possa comprendere, senza adeguata formazione e informazione, peraltro facilmente reperibile, quanto di tale opera ci sia una sentita esigenza che grida giustizia al cielo da oltre 40 anni.

Leggiamo poi che apparirebbe, all'estensore dell'interrogazione "inspiegabile come la stessa Autorità possa presumere di pianificare il porto di Bari in maniera avulsa dai porti del sistema, conservando in sé tutte le funzioni possibili di un porto, da quella crocieristica a quella del trasporto viaggiatori, dal trasporto "Ro-Ro" a quello delle merci, da quello piccolo a quello di grande tonnellaggio" il che rende a ns. avviso chiaramente evidente come tali dubbi provengano dalla presumibile mancata conoscenza della storia e delle attività del porto di Bari, così come ci sembra evidentemente oscuro per chi li nutre la conclamata vocazione polifunzionale del porto di Bari, ormai consolidata da decenni.

"In qualità di rappresentanti di categoria delle numerose professionalità presenti nel porto di Bari, tra cui Raccomandatori Marittimi, Spedizionieri Doganali, Doganalisti, Imprese Portuali nonché a nome delle rappresentanze dei lavoratori portuali impegnati a vario titolo quotidianamente nel porto di Bari, con il presente comunicato stampa intendiamo mettere in guardia i lettori da ogni attacco che come questo pretestuosamente metta a rischio il futuro e i livelli di occupazione del porto di Bari, per ragioni discutibili che mirano a portare indietro di decenni le lancette del progresso e dello sviluppo, infrastrutturale oggi più che mai necessario, del ns. porto.

"Il porto è una realtà complessa che richiede adeguate infrastrutture.

Mail porto non è che il volano di tutta una serie di attività produttive che lo vedono come fase iniziale o finale dello sviluppo di un intero territorio.

"Esiste una economia retrostante alle attività portuali che potrà solo beneficiare del completamento delle essenziali e indispensabili opere infrastrutturali di Marisabella.

"Quella che intravediamo è una inspiegabile azione cui abbiamo intenzione di opporci con ogni mezzo - conclude il documento - sicuri che lo sviluppo del porto, se continuerà ad essere adeguatamente orientato verso il processo di infrastrutturazione atteso da decenni, potrà produrre, in un futuro relativamente vicino, delle ricadute concrete in termini di rafforzamento di altri settori produttivi regionali - con benefici occupazionali potenziali superiori a quelli finora prodotti.

Hanno firmato la nota Associazione OPAM - Operatori Portuali Adriatico Meridionale; RACCOMAR PUGLIA - Associazione Agenti Marittimi Raccomandatori di Puglia; ANASPED - Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali Bari; CORPO PILOTI del porto di Bari/Molfetta/Monopoli; GRUPPO ORMEGGIATORI del porto di Bari/Monopoli; RACCOMAR/FEDE-AGENTI Sez. di Bari; FILTCGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI Bari rappresentanti dei lavoratori del porto di Bari; CONFIMI INDUSTRIA di Bari/BAT/Foggia; CONFETRA PUGLIA.

Il cargo aereo cresce

esperienze anche per il cargo aereo low cost. Eccone un esempio:

"Expedia mette a disposizione una selezione di voli low cost per cargo - si trova cliccando sul web - con una vasta scelta di note compagnie aeree, numero di voli, scali e flessibilità di orario. In ogni periodo dell'anno Expedia offre i voli più convenienti dai principali aeroporti italiani. Inoltre, se decisi di prenotare un hotel insieme al volo avrai un ulteriore sconto. Dall'Italia sono a disposizione offerte last-minute per risparmiare ancora di più. Consigliamo di consultare spesso le offerte di voli perché si esauriscono molto rapidamente.

Il Servizio Clienti è a tua disposizione per chiarimenti sulla prenotazione di voli per tutte le destinazioni. Prenotando un volo per cargo con Expedia avrai la certezza di aver acquistato il miglior posto alle migliori condizioni possibili".

Un esempio recente di cargo aereo ultra-specializzato per grandi carichi è quello del trasferimento degli scafi di "Luna Rossa" dalla Sardegna ad Auckland in Nuova Zelanda, grazie a un gigantesco Antonov charterizzato presso una compagnia aerea russa. A conferma che ormai via aerea si può spedire di tutto, anche con ingombri (oltre 20 metri ciascuno i due scafi) e pesi di svariate tonnellate.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

IMPEGNO IN TOSCANA SULL'ECONOMIA CIRCOLARE

Enel X e Morellino di Scansano per uno sviluppo sostenibile



ROMA/SCANZANO – Una decisa accelerazione lungo la strada che porta alla sostenibilità, all'interno di uno dei territori del vino tra i più sensibili nel Paese riguardo alle tematiche della green economy. È questo l'obiettivo dell'accordo, uno dei primi nel suo genere in Italia, tra il consorzio a Tutela del Vino Morellino di Scansano DOCG ed Enel X, la business line globale del Gruppo Enel che offre servizi per accelerare l'innovazione e guidare la transizione energetica. La partnership promuove best practice relative alla Circular Economy da applicare al territorio e alle attività

nei vigneti, ai processi di produzione e alle lavorazioni accessorie che vengono svolte nelle cantine del territorio di produzione del Morellino di Scansano DOCG.

La collaborazione è stata presentata durante un evento digitale al quale hanno partecipato Stefania Saccardi, vicepresidente e assessore all'agricoltura della Regione Toscana; Leonardo Marras, assessore all'economia e al turismo della Regione Toscana; Francesco Palumbo, direttore dell'Agenzia regionale di promozione turistica; Augusto Raggi, responsabile Enel X Italia; Nicola Tagliafierro,

responsabile Sostenibilità di Enel X; Bernardo Guicciardini Calamai, presidente del Consorzio Tutela Morellino di Scansano; Alessio Durazzi, direttore del Consorzio Tutela Morellino di Scansano.

Enel X svilupperà progetti di economia circolare tra le imprese, anche attraverso il coinvolgimento dei Comuni del territorio; realizzerà attività di formazione e sensibilizzazione rivolte alle aziende consorziate sui principi e le opportunità offerte dalla Circular Economy con focus su energia rinnovabile, efficientamento energetico, energy management; offrirà soluzioni di

mobilità elettrica per gli spostamenti nei vigneti e in altri spazi interessati dall'iniziativa.

Si tratta di attività che si aggiungono al Circular Economy Report, il sistema di analisi ideato da Enel X, che ha l'obiettivo di analizzare lo stato di maturità circolare delle aziende del Consorzio e di individuare gli eventuali gap e le opportunità da cogliere. Grazie a questa analisi verranno individuate ulteriori soluzioni misurabili e concrete che, una volta implementate, permetteranno alle imprese di ottenere un vantaggio competitivo proprio grazie alle numerose opportunità offerte dall'economia circolare.

Enel X avrà anche un ruolo importante nello sviluppo del progetto "Morellino Green": un percorso di sostenibilità avviato dal Consorzio nel 2019 con l'obiettivo di promuovere e diffondere la mobilità elettrica sul territorio della denominazione, facendo diventare l'area del Morellino una delle prime DOCG "EV friendly" d'Italia. Adesso l'obiettivo è di costituire un vero e proprio network di aziende dotate di stazioni di ricarica di Enel X per veicoli elettrici, garantendo una mobilità completamente "green".

IMPORTANTE ACQUISIZIONE NELL'AMBITO DELL'AVIONICA

Al RINA Interconsulting Engineering per la filiera italiana Spazio e Difesa



Nella foto (da dx): Ugo Salerno (RINA) e Andrea Storico (IE) alla firma dell'acquisizione.

GENOVA – RINA, l'azienda multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, ha acquisito, attraverso la controllata RINA Consulting, l'intero capitale sociale di Interconsulting Engineering, società di ingegneria con sede a Roma.

Interconsulting Engineering porta nel gruppo non solo ricavi per circa 5 milioni di euro e 50 dipendenti specializzati in sistemistica elettronica, ma anche know-how all'avanguardia nella progettazione e sviluppo di sistemi ed applicazioni integrati e, in particolare, di soluzioni ad alto contenuto tecnologico nell'avionica. La realtà acquisita da RINA ha tra le proprie referenze la partecipazione ai principali programmi aerospaziali nazionali ed internazionali.

L'operazione, che ha ottenuto le usuali autorizzazioni richieste nel settore, rappresenta per l'azienda un ulteriore passo nell'attuazione della strategia di crescita nel settore Spazio e Difesa. RINA,

che vanta un track record di primo livello nella ricerca e nello sviluppo tecnologico, già opera infatti nel settore Aerospazio, Difesa e Sicurezza come uno dei fornitori di riferimento, contribuendo al trasferimento di tecnologie progettate per lo spazio ad altri settori industriali. Inoltre, l'azienda collabora da tempo con la European Space Agency, l'Agenzia Spaziale Italiana e i principali soggetti della filiera e partecipa ai più importanti progetti europei come l'evoluzione del lanciatore Vega e Galileo, il sistema globale di navigazione satellitare. Attraverso questa acquisizione RINA rafforza la sua posizione di soggetto nazionale qualificato per svolgere attività ad elevata sensibilità strategica.

Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato di RINA, ha affermato: "Il sistema paese italiano trova nelle PMI del comparto della difesa un asset che incide sulla reputazione dell'Italia stessa, sulla sicurezza e

sulla continuità delle attività. Ma si tratta di un patrimonio la cui frammentazione non consente di sfruttarne appieno le potenzialità. Con questa operazione vogliamo contribuire alla creazione di un

polo di eccellenza. Da sempre RINA fa dell'innovazione un pilastro del proprio sviluppo, per questo, investire in un settore ad alto tasso tecnologico è un passo naturale".

A SUPPORTO DELLA "GRANDE CASA DEI CAPITANI CORAGGIOSI"

Costa Crociere e Abeo Liguria per una Pasqua di solidarietà

La compagnia ha aderito alla campagna con l'acquisto di 1300 uova di cioccolato da donare agli equipaggi



GENOVA – Costa Crociere ha scelto di aderire alla campagna di raccolta fondi di Pasqua 2021 "Un Nuovo Sostegno" promossa da Abeo Liguria Onlus, l'Associazione Ligure del Bambino Emopatico e Oncologico.

La compagnia italiana ha infatti acquistato da Abeo Liguria Onlus 1300 uova di cioccolato, prodotte dalla storica cioccolateria Buffa di Genova, da donare agli equipaggi impegnati sulle sue navi, che si stanno preparando alla ripartenza delle

crociere, prevista dal 1° maggio.

Il ricavato sarà interamente destinato a sovvenzionare il progetto di Abeo Liguria Onlus "La Grande Casa dei Capitani Coraggiosi", il nuovo condominio solidale a disposizione dei bambini e degli adolescenti affetti da tumori e leucemie in cura presso l'Ospedale Pediatrico Istituto Giannina Gaslini di Genova, per assicurare a loro e alle loro famiglie accoglienza, assistenza e sostegno personalizzati durante i periodi di degenza.

"Costa Crociere aderendo alla nostra campagna pasquale "Un Nuovo Sostegno" - ha detto Simona Trapedini di Abeo Liguria Onlus - dona una speranza di vita ai bambini e ragazzi che con le loro famiglie potranno essere ospitati nella Grande Casa dei Capitani Coraggiosi, permettendo loro di rimanere a Genova ed essere curati all'Istituto Gaslini. La crisi economica e la malattia di un figlio mettono in grave difficoltà molte famiglie e noi di Abeo cerchiamo di accompagnarle durante il viaggio che nella maggior parte dei casi dalla malattia porta alla

guarigione. Per fare questo però è indispensabile l'aiuto di amici come Costa Crociere, che con questa iniziativa ha dimostrato di avere fiducia nel nostro operato. In quest'anno così difficile per tutti è davvero un gesto di grande generosità e speranza per il futuro".

"Siamo lieti di poter collaborare con Abeo Liguria Onlus su un progetto di così grande valore come La Grande Casa dei Capitani Coraggiosi, e invitiamo chi può a seguire il nostro esempio, acquistando un uovo di cioccolato" - ha affermato Antonella Varbaro, fleet hotel hr director di Costa Crociere. "Questa iniziativa fa parte di un più ampio numero di progetti solidali che Costa Crociere e la sua Fondazione stanno sostenendo a beneficio delle comunità locali, in particolare sul territorio ligure, che è da oltre 70 anni la nostra casa. Con l'acquisto delle uova di Pasqua vogliamo inoltre esprimere la nostra gratitudine ai membri di equipaggio della nostra flotta, per il loro impegno ed entusiasmo in questo periodo in cui ci stiamo preparando a ripartire".

Labromare

DIVISIONE TERRESTRE

DIVISIONE MARITTIMA

TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE

TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI

EMERGENZE h24 - 365 gg - tel. 337- 710443



www.labromare.it

Labromare

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



PER INCREMENTARE IL CONTROLLO SU SICUREZZA E SULLE SITUAZIONI DI RISCHIO

“InfoSHIP Quality” di IB sulle chimichiere Finbeta



RAPALLO – Il gruppo armatoriale Finbeta di Savona ha affidato alla tecnologia informatica di IB (società integrante della multinazionale norvegese Arribatec) il compito di implementare a bordo di tutte le navi della sua flotta di chemical/product tankers la soluzione InfoSHIP Quality. Si tratta di un’applicazione del sistema gestionale InfoSHIP, che consente di gestire e prevenire situazioni di rischio o emergenziali, come incidenti, malfunzionamenti, imprevisti relativi alla sicurezza della nave e dell’equipaggio. Il modulo InfoSHIP Quality permette all’armatore di essere sempre perfettamente in linea con le norme internazionali vigenti in materia di sicurezza fissate dall’IMO (vedi ISM code, ISPS Compliance), e assicura il conso-

lidamento di un’ottima politica di gestione della Qualità dei processi di bordo a livello di flotta e, quindi, di compagnia. Oltre all’impatto, diretto, sugli standard di sicurezza e qualità, l’applicazione fornita da IB si riflette positivamente nel caso di Audit o ispezioni PSC, semplificando l’archiviazione e gestione dei report di bordo e statistiche di incidenza degli eventi registrati, e rendendo più fruibile il reperimento e la condivisione di informazioni, soprattutto tra il personale di bordo e quello di terra. Acquisizione di una maggior conoscenza del livello di sicurezza delle unità di flotta. Storizzazione delle informazioni per una consapevolezza più profonda della conformità delle dinamiche operative di bordo. Questi gli obiettivi guida

dell’implementazione di InfoSHIP Quality. Un progetto particolarmente sentito da Finbeta, - riferisce una nota della compagnia - impegnata in un percorso di rinnovo della sua flotta di motocisterne e digitalizzazione dei processi interni di gestione delle stesse, teso al consolidamento della qualità e trasparenza della compagnia, caratterizzata da una forte sensibilità ambientale. Finbeta, specializzata nel trasporto di prodotti chimici liquidi alla rinfusa tra il Nord Europa ed il Mar Baltico anche nelle dure condizioni invernali che caratterizzano tali zone, è da anni cliente di IB per la soluzione InfoSHIP Asset (Planned Maintenance System), focalizzato sulla gestione della manutenzione e del ciclo degli acquisti relativi agli apparati di bordo.

PER ELIMINARE LE LUNGHE ATTESE DEI CONVOGLI SU LIVORNO

Varco Ferrovia Donegani ecco la nuova procedura

LIVORNO – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con l’Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, ha messo a punto una più efficace procedura per la gestione del varco ferrovia Donegani. Unitamente a quanto già realizzato per gli altri varchi ferroviari, Darsena Toscana e Galvani, la nuova procedura, secondo l’AdSP, risolve tutte le problematiche operative relative al transito dei convogli ferroviari, eliminando i lunghi tempi di attesa che ad oggi hanno

creato sia danni economici che di immagine al porto di Livorno. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento varato nei giorni scorsi, i terminalisti di riferimento dovranno realizzare un sistema di videosorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza a quella degli uffici dell’AdSP. I terminalisti dovranno inoltre mettere a disposizione dell’Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie.

In particolare i terminalisti dovranno inviare, almeno due ore prima della manovra, l’elenco dei vagoni e della merce in transito. Il documento stabilisce la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall’inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata condivisa con Marterneri Spa e C.I.L.P. Srl, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia S. & T. Srl., Porto di Livorno 2000 Srl e il Corpo Vigili Giurati.

NEL MAR GRANDE DI TARANTO

Portarinfuse liberiana “salvata” dal pilota

L’operazione ha evitato seri danni anche all’ambiente eco-marino

TARANTO – Il capitano Stefano Galuppo, pilota del porto di Taranto dal 2001, è stato protagonista lo scorso 15 marzo di un tempestivo intervento a bordo della nave portarinfuse “Cape Eagle”, battente bandiera liberiana, con a bordo 77.229 tonnellate di minerale di ferro “Kumba” (di origine sudafricana); intervento che - riferisce l’Unione Piloti - ha evitato seri danni alla stessa e all’ambiente eco-marino. L’operazione ha avuto inizio intorno alle ore 11.25 dopo una chiamata via radio del comandante della nave, ancorata nella rada di Mar Grande, al pilota in servizio per avvertirlo che l’ancora aveva iniziato ad arare. Immediatamente, il capitano



Stefano Galuppo

Galuppo usciva in mare a bordo della pilotina di servizio per raggiungere la nave in difficoltà.

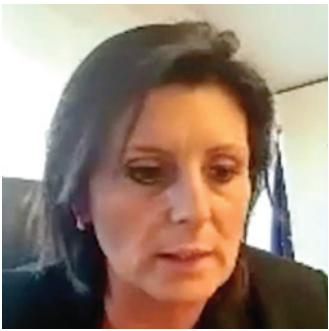
Nel frattempo, il comandante della “Cape Eagle” chiedeva ancora assistenza e il pilota allertava due rimorchiatori. Il capitano Galuppo si imbarcava sulla “Cape Eagle” quando la nave era ormai prossima al basso fondale e faceva intervenire il primo rimorchiatore nel quadrante di poppa e il secondo, posizionato a prora, per rimorchiare la nave. Grazie all’intervento tempestivo del pilota, alla sua esperienza e alla profonda conoscenza degli elementi fisici ed atmosferici della rada di Mar Grande, veniva evitato, con l’ausilio dei rimorchiatori, che il vento traversasse la nave spingendola sul basso fondale con tutti i rischi e i pericoli derivante da una simile situazione.

LE OPPORTUNITÀ, LE PROBLEMATICHE E I SOSTEGNI IN UN QUADRO NAZIONALE ED EUROPEO

Sostenibilità ambientale ed economica in un dibattito ad altissimo livello

Grandi aziende, istituzioni e opinion leader a confronto con Core e Sole24Ore

MILANO – È andato online in streaming su [ilssole24ore.com/csh](https://www.ilssole24ore.com/csh) il “Corporate Sustainability Hub”, evento digital nato dalla partnership tra Core – società specializzata in relazioni pubbliche e istituzionali - e Il Sole 24 Ore, in collaborazione con PwC Italia. Quattro i panel durante i quali quattro manager di grandi aziende, quattro rappresentanti istituzionali e opinion leader, coordinati da altrettanti giornalisti del Sole24Ore, si sono confrontati sul tema sostenibilità in tutte le sue declinazioni, avendo come obiettivo lavalorizzazione delle best practices messe in campo dalle aziende in termini di sostenibilità ambientale economica e sociale. Al panel dedicato al tema della mobilità sostenibile e del futuro a zero emissioni hanno partecipato Francesco Quintano – direttore generale strategie, pianificazione, innovazione e sostenibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, l’europarlamentare Massimiliano Salini – membro della Commissione per i Trasporti ed il Turismo, della Commissione per il Commercio Internazionale e della Commissione Industria ed Energia, il direttore della Fondazione Symbola Domenico Sturabotti e Paolo Guglielminetti, partner PwC Italia. Dai lavori del tavolo è emerso come la mobilità non solo sia un fattore determinante di sostenibilità e innovazione ma, attraverso la sinergia tra la politica industriale e le aziende, possa e



Vannia Gava

debba rappresentare un’opportunità di rilancio dell’economia nello scenario post pandemico. Il panel imperniato sul Green New Deal ha visto il confronto tra Rodolfo Errore – presidente Sace, Claudio Durigon – sottosegretario al Ministero dell’Economia e delle Finanze, Marco Frey – presidente Fondazione Global Compact Italia e Professore ordinario della Scuola Superiore Sant’Anna di Pisa, e Silvia Morera – partner PwC Italia. La sostenibilità è vera e propria sfida di sopravvivenza per le imprese, un’opportunità anche per il sostanzioso investimento previsto dal Recovery Plan per l’accompagnamento e il sostegno alle aziende. L’obiettivo della decarbonizzazione e gli asset di sostenibilità sono stati il tema del terzo panel in cui è stato illustrato il percorso di Axpo Italia, rappresentata dal presidente Salvatore Pinto, con la partecipazione

ne della Sottosegretaria al Ministero della Transizione Ecologica Vannia Gava, del presidente di FISE Assoambiente Chicco Testa, e del Clients e Makets Leader di PwC Italia Alessandro Grandinetti. Moderatore il giornalista Cheo Condina. Focus del panel la decarbonizzazione come fulcro, insieme al gas e alle energie rinnovabili, delle azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2030). Obiettivi che per essere raggiunti necessitano della semplificazione delle normative, così come sottolineato dalla Sottosegretaria Gava, affinché l’occasione storica fornita dal Recovery Fund possa essere colta al meglio, così come auspicato da Grandinetti. L’ultimo panel è stato sulla finanza come acceleratore per la transizione sostenibile. Ne hanno parlato, Giovanni Sandri – country head BlackRock Italia, Mauro Panebianco – partner PwC Italia, Raffaele Jerusalmi – amministratore delegato Borsa Italiana e Alessandra Diotallevi – responsabile bilanci e sostenibilità di ANIA. Driver della tematica sono stati la necessità dell’applicazione da parte degli schemi della ESGe il pressing delle società finanziarie sulle aziende affinché vengano adottate le strategie necessarie al raggiungimento delle “emissioni zero” nei prossimi anni. Partner dell’evento sono stati Axpo Italia, BlackRock e Ferrovie dello Stato Italiane.



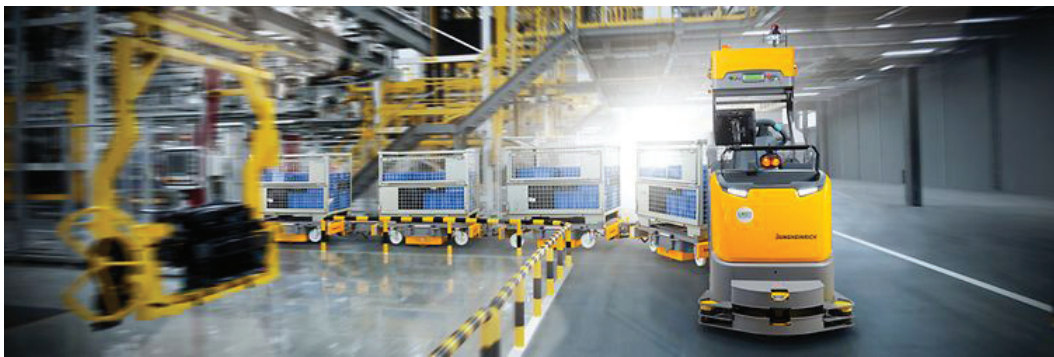
PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT





PER RAGGIUNGERE LA “NEUTRALITÀ CLIMATICA”

Jungheinrich punta sull’energia verde



PADOVA – La notizia è che tutte le sedi e gli stabilimenti tedeschi di Jungheinrich - lo specialista di strutture di immagazzinaggio più diffuse in Europa - saranno alimentati esclusivamente da elettricità verde. A seguire, saranno convertiti all’energia rinnovabile anche le filiali e gli stabilimenti esteri.

Jungheinrich - riferisce l’azienda - ha iniziato inoltre a generare la propria energia solare dotando gradualmente i suoi siti di sistemi fotovoltaici. Solo in Germania, passando all’elettricità verde, il Gruppo sta riducendo le sue emissioni annuali di gas serra di circa 15.500 tonnellate di CO² facendo così un altro passo importante verso la neutralità climatica.

Nella sua strategia aziendale presentata di recente, Jungheinrich ha posto la questione della sostenibilità al centro delle sue attività imprenditoriali e ha fissato obiettivi ambiziosi. Uno di questi obiettivi è raggiungere la neutralità climatica. Il Gruppo sta facendo un passo importante in questa direzione, sostituendo il proprio approvvigionamento energetico per tutti le sedi

in Germania con l’elettricità verde. “Il cambiamento climatico è uno dei problemi più urgenti del nostro tempo e Jungheinrich è determinata a svolgere un ruolo di primo piano nella lotta al riscaldamento globale. La transizione a fonti rinnovabili può assicurare l’approvvigionamento energetico nel rispetto della sostenibilità ambientale”, afferma il ceo di Jungheinrich, dottor Lars Brzoska.

Il prossimo passo sarà quello di convertire le filiali estere di Jungheinrich, comprese quelle italiane, all’elettricità verde. Allo stesso tempo, il Gruppo ha iniziato a dotare le proprie sedi di impianti fotovoltaici per generare in futuro la propria elettricità verde. Da metà febbraio, Jungheinrich ha messo in funzione un primo impianto sul tetto del suo stabilimento di Moosburg, in Baviera. La sede del Gruppo ad Amburgo-Wandsbek sarà dotata di pannelli solari entro la fine dell’anno. Diversi progetti in altre sedi sono in fase di pianificazione e saranno messi in atto nel prossimo futuro.

L’ecobilancio dei carrelli prodotti da Jungheinrich è quindi migliorato

grazie al passaggio della produzione all’elettricità verde. Circa l’11% dell’energia che un carrello elevatore elettrico Jungheinrich consuma nel corso del suo ciclo di vita è utilizzata per la sua fabbricazione. “Per noi la responsabilità dei prodotti inizia molto prima del loro processo di produzione. Come parte della nostra Strategia 2025+, stiamo intensificando le attività per rendere l’intera catena di approvvigionamento Jungheinrich più ecologica e sostenibile e includendo anche l’acquisto di energia. In questo modo, creiamo un valore sostenibile non solo per i nostri clienti, i nostri dipendenti, i nostri azionisti e i partner commerciali, ma anche per la società nel suo complesso”, spiega il dirigente dottor Brzoska.

Nel dicembre 2020, Jungheinrich ha aderito alla campagna internazionale “50 Sustainability & Climate Leaders”, un’iniziativa di aziende internazionali di vari settori che stanno assumendo un ruolo pionieristico nella protezione del clima e nel raggiungimento dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

PER LA MANCANZA DELLA PRESCRITTA DOCUMENTAZIONE

Ricci, polpi e aragoste sequestrati ad Olbia

Intensificata la sorveglianza contro lo scempio delle risorse marine sarde

OLBIA – Trasportava 150 Kg di pescato privo della prevista documentazione di tracciabilità da destinare al mercato della penisola. La persona a bordo di un furgone frigo è stata fermata nel corso di un controllo all’ingresso del porto di Olbia dagli Agenti della Polizia di Stato.

Da una prima verifica gli agenti del Distaccamento Polizia Stradale di Olbia constatavano la presenza nel veicolo del prodotto ittico e pertanto richiedevano la collaborazione degli Ispettori del 15° Centro Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Olbia – Guardia Costiera per sottoporre ad un’ispezione approfondita il carico, composto da numerosi contenitori in vetro contenenti polpa di riccio di mare, aragoste vive e altro pescato locale.

Accertata l’irregolarità del trasporto si è provveduto quindi al sequestro 17 Kg di polpa di riccio di mare (ricavata da circa 14.000 esemplari di riccio), 26 aragoste vive, 110 Kg di polpo e diverse casse di altre specie ittiche quali caponi, triglie ecc. e alla conseguente contestazione di sanzioni amministrative per un totale di 3.000 euro a carico dell’azienda.



Sono in corso ulteriori attività di indagine degli Ispettori del 15° Centro Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Olbia con gli Agenti della Polizia Stradale per verificare la provenienza del pescato e, in particolare, della polpa di riccio sequestrata; il prelievo di questa specie ittica è infatti rigidamente disciplinata dalla normativa nazionale e regionale a salvaguardia dell’ambiente, della sostenibilità futura della filiera e dell’ecosistema marino.

Le 26 aragoste mediterranee,

ancora vive, sono state reimmesse in mare nella zona di protezione integrale dell’A.M.P. di Tavolara – Punta Coda Cavallo mentre il restante prodotto ittico, esclusa la polpa di riccio a causa dell’improprio confezionamento in vasetti di vetro privi sia di etichette che di sigilli, dopo essere stato sottoposto ad accertamento della commestibilità da parte del competente servizio A.S.S.L., è stato donato alla Cittadella della Caritas di Olbia, alla Comunità Arcobaleno e alla Mensa Vincenziana.

IN UN WEBINAR DI “MOTORE SANITÀ”

Ambiente, clima e salute: “Dev’essere Sanità Green”

In caso contrario ci dobbiamo preparare a nuove terribili pandemie



urante il Tavolo di lavoro ‘Salute, pandemia da Covid-19 e cambiamento climatico’ si è discusso se è possibile pensare a una Sanità Green. Il dibattito ha avuto luogo con la Winter School “Call to action per un SSN innovativo e resiliente... se correttamente finanziato” di Motore Sanità, che ha visto per due giorni confrontarsi i massimi esperti della Sanità italiana.

Queste le parole di Domenico Scibetta, presidente Federsanità ANCI Veneto “Ci sono sempre state pandemie nell’umanità con germi e virus che derivavano dagli animali. Negli ultimi 30 anni ci sono state malattie emergenti derivate dagli animali. L’OMS ha spiegato il rapporto cambiamenti climatici e la possibilità di sviluppare malattie. La deforestazione ha alterato

l’equilibrio tra razza umana e animale, come ad esempio è successo con il pipistrello. È chiaro che la temperatura e la qualità dell’aria giocano un ruolo determinante nel generare malattie. In Siberia il CNR francese ha trovato virus sepolti da 30 mila anni che hanno una grande complessità genetica, come in Cile e Australia ne sono stati trovati altri. Dovremmo prepararci alle conseguenze delle alterazioni del clima”. “Il sistema sanitario italiano è sicuramente importante ma gli manca la capacità di aprirsi maggiormente alle sfide che ha di fronte, ha bisogno di collaborare anche con l’ecosistema nel quale si colloca. L’Emilia-Romagna ha lavorato su ricerca e innovazione per un settore green, con un occhio alla sostenibilità che è fondamentale. Abbiamo bisogno

di trovare soluzioni più compatibili ambientalmente. Lo sforzo Data e Clima è un connubio per noi importantissimo. Abbiamo nella nostra Regione tutto un sistema sulla sicurezza alimentare. Nelle azioni che stiamo sviluppando abbiamo una rete integrata e il tema clima e salute sono per noi importantissimi. Non abbiamo certezza che in futuro questa pandemia non ci sarà ancora ed è quindi fondamentale ci siano sistemi ambientali sicuri”, ha detto Morena Diazi, direttore generale economia della conoscenza, del lavoro e dell’impresa - responsabile del Servizio Ricerca, Innovazione, Energia ed Economia Sostenibile Regione Emilia-Romagna. “Dall’esperienza Covid abbiamo capito che bisogna agire prima altrimenti è troppo tardi, lo stesso vale per la situazione climatica: ogni giorno perso sarà come per il Covid un morto in più per mancata prevenzione. Bisogna ridurre gli impatti ambientali, con politiche verdi, ridurre le emissioni, l’utilizzo del carbone, del consumo del suolo e la dispersione della plastica negli oceani. Queste sono solo alcune delle azioni da compiere”, ha sostenuto Luca Mercalli, presidente Associazione Meteorologica Italia.

“Ogni struttura può dare il proprio contributo al cambiamento climatico. Bisogna aggiungere misure verdi, avere ospedali e scuole che producano energia da sole. Per non parlare dei danni dati dall’inquinamento atmosferico. Una persona che vive in un ambiente inquinato ha o avrà sempre maggiori problemi di salute nel tempo” ha tenuto a precisare Antonello Pasini, fisico del Clima di CNR.

DALL’ACQUA AI DRONI, DAL GNL ALL’IDROGENO

I tanti temi del network BolognaFiere a luglio

Il punto sull’economia sostenibile e il rilancio in campo ambientale

BOLOGNA – Sempre più interesse si registra per il network espositivo di BolognaFiere - in programma come abbiamo già scritto nella nuova data dal 6 all’8 luglio - che, partendo da Accadueo (la Mostra internazionale dell’acqua) e CH4 (il salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas) ha dato via a una piattaforma ad altissimo indice di innovazione, con lo svolgimento in contemporanea di altre quattro iniziative dedicate a mobilità sostenibile, carburanti e nuovi vettori energetici.

Accadueo, CH4, Dronitaly, Conferenza GNL, HESE Hydrogen Energy Summit&Expo e Fuels Mobility sono gli eventi protagonisti del network espositivo che si completerà con un articolato programma di convegni e webinar.

Le nuove date danno ulteriori rassicurazioni in merito all’evoluzione dell’emergenza pandemica



che, anche grazie al progredire delle campagne vaccinali, offre maggiori garanzie per lo svolgimento della manifestazione e sulla possibilità di movimento degli operatori del settore.

Il 6, 7 e 8 luglio BolognaFiere offrirà, in un’unica location, una visione integrata e sinergica di settori strategici per il rilancio dell’economia in chiave ambientale, come ribadito anche dalle linee guida della UE, con:

1. Accadueo, la Mostra internazionale dell’acqua proporrà in questa

edizione percorsi espositivi dedicati a tecnologie, trattamenti e sistemi di distribuzione digitali con un focus centrale alla sostenibilità.

2. CH4, il salone dedicato alle tecnologie e ai sistemi per il trasporto e la distribuzione del gas.

3. HESE - Hydrogen Energy Summit&Expo, iniziativa finalizzata allo sviluppo della filiera dell’idrogeno.

4. Conferenza GNL, iniziativa finalizzata a promuovere gli usi diretti del GNL nell’area euro-mediterranea.

5. Fuels Mobility, evento dedicato all’evoluzione delle stazioni di servizio e alla mobilità elettrica.

6. Dronitaly, evento rivolto alla community italiana del comparto droni, che svilupperà il confronto sui temi più attuali e urgenti riferiti a tecnologie che trovano una sempre più incisiva applicazione nella gestione delle reti e nel presidio ambientale.



IN PREPARAZIONE DI UN ULTERIORE SALTO DI QUALITÀ DEL BRAND

MSC vara il top management del nuovo marchio di lusso

Michael Ungerer (ceo): “La prima linea vanta un’esperienza cumulata superiore a cento anni nei settori del lusso, dell’ospitalità e delle crociere. A breve il nome del brand e della nuova nave”

GINEVRA – Il nuovo marchio di lusso della divisione crociere del Gruppo MSC, che sarà reso noto a breve, ha annunciato la nomina di cinque nuovi top manager. Michael Ungerer, ceo della nuova realtà, ha dichiarato: “La prima linea di manager vanta un’esperienza cumulata superiore a 100 anni nei settori del lusso, dell’ospitalità e delle crociere, e sarà così in grado di creare un’esperienza di viaggio innovativa ed affascinante all’insegna del lusso e del lifestyle, andando oltre le aspettative sia dei crocieristi più esigenti, sempre alla ricerca di qualcosa di particolare, sia di chi si avvicina per la prima volta alle crociere e dei viaggiatori ‘nextgenlux’ ansiosi di provare nuove esperienze”.

I nuovi manager sono: Chris Austin, chief of sales officer; Sarah Doyle, chief marketing officer; Thatcher Brown, commercial and strategic advisor; Sacha Rougier, head of itinerary planning and shore



Michael Ungerer

experience; John Stoll - destination experience advisor.

Ungerer ha aggiunto: “Mentre cresce l’attesa per l’annuncio del nuovo brand e del nostro approccio complessivo, il team continuerà a crescere con la nomina di ulteriori manager di talento ed esperienza nei settori delle risorse umane, del

prodotto e della gastronomia. Ci stiamo preparando a condividere la nostra visione delle crociere di lusso con i nostri partner commerciali, che riveleremo nel momento in cui presenteremo la nuova flotta, composta da navi di lusso dal design innovativo, svelando così quella che ritengo essere la miglior esperienza crocieristica possibile per i clienti attuali e futuri. Rappresentando inoltre la sostenibilità una parte essenziale del nostro DNA, dimostreremo che le nostre navi sono dotate delle tecnologie ambientali e marittime più recenti e avanzate disponibili”.

La prima nave del nuovo marchio di lusso sarà consegnata nel 2023 da Fincantieri. Le consegne successive sono previste nel 2024, 2025 e 2026. La prima nave avrà una stazza lorda pari a 63.900 tonnellate e disporrà di 461 suite, tra le più grandi disponibili sul mercato, dotate tutte di balcone o terrazza fronte mare.

PER TRE GIORNI A FINE NOVEMBRE

IEG, Pescare Show si veste di nuovo

Il Salone internazionale della pesca sportiva e della nautica da diporto di Italian Exhibition Group si rifà il look con nuove date

VICENZA – Pescare Show, il Salone internazionale della pesca sportiva e della nautica da diporto firmato Italian Exhibition Group, rinnova il suo impegno nell’engagement della community attesa nel quartiere fieristico IEG di Vicenza dal 26 al 28 novembre 2021 con una serie di iniziative strategiche, originali e innovative per la manifestazione di riferimento per gli sportivi e gli appassionati sul panorama nazionale.

Si parte con un nuovo blog accessibile dal sito della manifestazione (<https://www.pescareshow.it/it/blog>). Un contenitore di approfondimenti di settore pensato per offrire una selezione di contenuti originali creati da atleti e da alcuni dei personaggi più seguiti e amati sia dai pescatori che dal pubblico dei social media.



Il messaggio di Pescare Show sarà ancora più completo e crossmediale grazie alla media partnership con Italian Fishing TV e allo speciale progetto editoriale dedicato agli appassionati. Già dai prossimi mesi sarà attiva una programmazione

dedicata alla manifestazione sul canale tematico 811 di Sky, per un countdown all’evento scandito anche dal ricco calendario di appuntamenti digitali promossi dai social di Pescare Show.

Forte della doppia partnership con FIPSAS - Federazione Italiana Pesca Sportiva e FIOPS - Federazione Italiana Operatori Pesca Sportiva, che supporteranno l’organizzazione dell’evento nello sviluppo di contenuti sempre più innovativi e con cui è stata condivisa la scelta di spostare il Salone di una settimana, l’edizione 2021 sarà completamente coniugata al futuro anche grazie alla nuova identità visiva, con il restyling del logo in chiave contemporanea mantenendo in primo piano il legame sempre più forte con il mondo della pesca.

INAUGURATA CON IL POTENZIAMENTO DELLA STRADA E DELLA FERROVIA

Nuova viabilità interna a Gioia Tauro



Nella foto: Il taglio del nastro.

GIOIA TAURO – Come avevamo preannunciato, in adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell’Autorità Portuale di

Gioia Tauro, è stata inaugurata la nuova viabilità portuale, al fine di dare avvio alla relativa operatività.

Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l’infrastruttura è stata realizzata per rendere age-

vole la viabilità interna all’area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. Per rendere autonoma la rete ferroviaria dall’attraversamento viario, è stato costruito un cavalcavia ferroviario con una campata centrale di circa 20 metri d’altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico.

In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l’opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un’auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie.

Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l’area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra.

Complessivamente, l’intera viabilità portuale è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo

L’automobile che può anche volare



BRATISLAVA – Che sia un sogno sognato da tanti non si discute. Che qualcuno ci abbia fatto sopra anche un fumetto, un film e un cartoon è anche noto. Ma che possa davvero esistere

un’automobile della quale a un certo punto far aprire le ali ed andare in volo è un’idea bislacca. Bislacca ma non irrealista. Viene infatti dalla capitale della Slovacchia la proposta della

Aeromobil Company per un’auto (vedi l’immagine) che dovrebbe essere la realizzazione del sogno: decollare da una qualsiasi strada dritta, volare oltre a 160 miglia all’ora sopra il traffico e le case, atterrare su un’altra strada o uno spiazzo, ripiegare le ali e tornarsene tranquilli in garage. Il sogno decollerà - dice la compagnia slovacca - nel 2023, si chiamerà AM-4 e potrà trasportare fino a 4 persone. Un filmato della Stink Film slovacca mostra i dettagli e i collaudi della macchina, proposta anche come taxi aereo. Un unico dubbio: divulgato il 30 marzo, non sarà stato un anticipo di pesce d’Aprile?

DA UN’INDAGINE TRA I LAVORATORI IN TEMPI DI PANDEMIA

Welfare aziendale: i benefit più richiesti

Secondo, Sodexo il benefit più richiesto è il premio (34%), seguito da food & beverage (24%), incentivi finanziari e smart working (23%)



ROMA – Formazione digitale, cultura della sicurezza, condivisione di esperienze virtuose e ancora più attenzione all’importanza dei benefit aziendali. Sono questi i punti di forza emersi dal rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei metalmeccanici, approvato il 5 febbraio scorso, che ha interessato circa 1,5 milioni di dipendenti e ha confermato i 200 euro l’anno di strumenti welfare.

In questa fase quindi per grandi aziende e PMI del settore entrano in gioco le contrattazioni dei benefit messi a disposizione. Ma quali sono quelli preferiti dai lavoratori durante questo periodo di pandemia? Da una recente indagine condotta durante la seconda ondata di emergenza sanitaria da Harris Interactive per Sodexo su 4.897 dipendenti da 8 paesi tra cui l’Ita-

lia, è emerso come al primo posto ci siano i premi immediati (34%), seguiti da quelli legati al Food & Beverage (24%), dai benefit finanziari e dalla possibilità di lavorare in smart working (entrambi a pari merito al 23%) e dai voucher per il pranzo (22%). Un trend che Sodexo Benefits&Rewards Services Italia abbraccia da tempo grazie alla realizzazione di una gamma di servizi ad hoc per rispondere a questi bisogni.

Chiudono la top 10 dell’indagine sui benefit più desiderati la richiesta di assistenza medica privata (21%), la sovvenzione per i trasporti pubblici, i benefit per la salute psicofisica, i programmi di formazione e i benefit a lungo termine (tutti al 20%); a seguire l’auto aziendale (13%), i servizi per i bambini (11%) e la carta di credito aziendale (10%). L’importanza di puntare sui flexibile benefit, intesi come prodotti che migliorano la propria qualità di vita,

può risultare utile anche per evitare la fuga di talenti: da una recente ricerca di Eagle Hill Consulting pubblicata da Human Resource Executive è infatti emerso come il 58% dei dipendenti stia lavorando in condizioni di burnout e che addirittura uno su 4 stia pianificando di lasciare l’azienda. (+2%).

Ecco la top 10 dei benefit più richiesti dai lavoratori in tempo di pandemia:

- 1) Premi immediati (34%).
- 2) Food & Beverage (24%).
- 3) Benefit finanziari/Possibilità di continuare a lavorare in regime di “smart working” (23%).
- 4) Voucher per il pranzo (22%).
- 5) Richiesta di assistenza medico-privata (21%).
- 6) Sovvenzione trasporti pubblici/Benefit salute psico-fisica/Programmi di formazione (20%).
- 7) Benefit a lungo termine (20%).
- 8) Auto aziendale (13%).
- 9) Servizi per i bambini (11%).
- 10) Carta di credito aziendale (10%).

www.lorenziniterminal.it



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

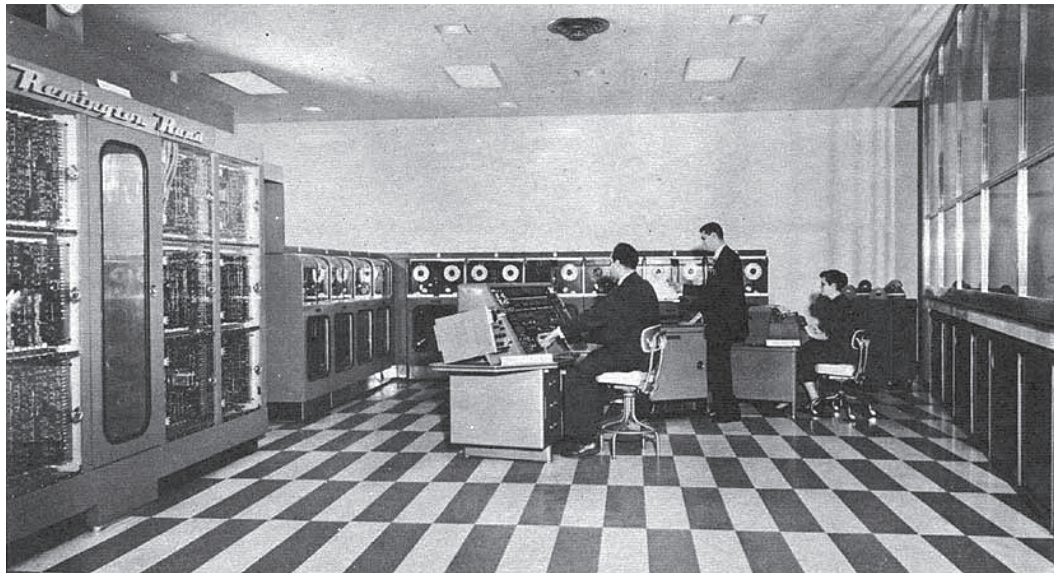
Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

L'INVENZIONE CHE HA CAMBIATO IL MONDO

70 anni fa nasceva il primo computer

Grande quanto un armadio, pesante 13 tonnellate e con un prezzo tra i 1,25 e 1,5 milioni di dollari



Nella foto: Univac.

Il 31 marzo del 1951, esattamente 70 anni fa, - scrive in un interessante Report Matteo Gavioli - gli ingegneri J. Presper Eckert e John Mauchly, consegnarono all'United States Census Bureau il primo computer commerciale al mondo che prese il nome di Univac I (Universal Automatic Computer I) con l'obiettivo di monitorare il cosiddetto baby boom, ovvero il sostanziale aumento demografico che si verificò in America all'inizio degli anni Cinquanta. Messo in funzione il 14 giugno seguente, vennero vendute 46 unità ad alcune società e al governo USA: oltre all'ufficio dei censimenti americano, l'Univac I fu acquistato da General Electric, società privata che lo impiegò nella sua fabbrica di elettrodomestici di Louisville per la gestione dei libri paga dell'azienda e per il sistema di controllo degli inventari dei magazzini.

Cosa ha di straordinario questa invenzione? Si potrebbe pensare al prezzo di vendita, tra 1,25 e 1,5 milioni di dollari, o alle sue dimensioni, grande quanto un grosso armadio per un peso totale di 13 tonnellate. La vera rivoluzione consiste però nel fatto che per la prima volta nella storia un computer venne usato per l'elaborazione dei dati, e non solo per equazioni e calcoli complessi.

Ma cosa è cambiato in 70 anni nella gestione dei dati a livello commerciale? Si potrebbe dire che per la prima volta nella storia un computer abbia anticipato l'evoluzione che avrebbe preso il

nome di Data Integration, ovvero un complesso processo di assimilazione, mappatura, spostamento e trasformazione dei dati, necessario a ottenere la loro elaborazione e il loro funzionamento. Oggi la digitalizzazione ha portato a un'esponenziale crescita della mole di dati che le aziende devono saper gestire in modo efficace e rapido. Da enormi computer si è passati a software in grado di gestire in modo intuitivo, dinamico e sicuro i dati. Tra queste ci sono quelle di Primeur, multinazionale italiana specializzata in Data Integration, che da oltre 30 anni fornisce i propri strumenti ad aziende nazionali e internazionali. "In 70 anni la tecnologia ha fatto enormi passi avanti. L'Univac I è stato sicuramente il precursore di questo movimento che oggi è fondamentale per gestire l'operatività delle grandi aziende del settore pubblico e privato - afferma Stefano Musso, ceo di Primeur - una gestione migliore dei dati vuol dire un maggiore incremento della produttività, del time to market e del servizio complessivo di un'azienda, oltre a permettere di prendere scelte più precise e rapide a livello di business management".

Ed ecco le dieci curiosità su Univac, il primo computer commerciale nella storia:

- J. Presper Eckert e John Mauchly finirono sull'orlo della bancarotta, poiché il finanziamento del Census Bureau fu soltanto di \$400,000 e il costo totale di progettazione e costruzione dell'UNI-

VAC I arrivò a sfiorare 1 milione di dollari.

- Il prezzo di vendita del primo computer commerciale si aggirò intorno a 1,25 e 1,5 milioni di dollari.

- Fu utilizzato la prima volta dall'United States Census Bureau per monitorare il baby boom, ovvero il sostanziale aumento demografico che si verificò in America negli anni Cinquanta.

- General Electric fu la prima azienda privata ad utilizzare l'Univac I per la gestione dei libri paga e per il sistema di controllo degli inventari dei magazzini della fabbrica di elettrodomestici.

- Fu il primo computer nella storia a prevedere la vittoria alle elezioni presidenziali. Il 4 novembre 1952 assegnò la vittoria al presidente Dwight D. Eisenhower con un margine di errore dell'1%.

- Univac I fu il primo computer nella storia ad essere utilizzato per l'elaborazione dei dati, in grado di immagazzinare sia numeri che lettere in modo automatico.

- Era composto da 5200 valvole tubolari, tutte installate nel processore.

- Pesava 13 tonnellate, consumava 125 kW e funzionava alla velocità di 2.25 MHz.

- Era in grado di effettuare 455 moltiplicazioni per secondo e poteva immagazzinare fino a 1000 stringhe nella memoria al mercurio.

- Ogni elemento della memoria poteva contenere due istruzioni, un numero a 11 cifre e segni o 12 caratteri alfabetici.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA
international forwarders



William Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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



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

SECONDO UN'ANALISI DI GRANT THORNTON PER IL 2020

Le imprese del mid-market guardano di più all'estero

Anche le imprese italiane seguono il trend e il 24% (+6%) ritiene di aumentare i ricavi fuori dai confini nazionali

ROMA - Nel secondo semestre del 2020 si assiste ad un nuovo slancio delle imprese del mid-market verso i mercati internazionali, con il 34% delle imprese fiduciose di aumentare i propri ricavi fuori dai confini nazionali (+8%) nei prossimi 12 mesi, in netto aumento rispetto al dato del 26% registrato nei primi sei mesi del medesimo anno.

L'Italia segue il trend globale, seppur con una crescita più contenuta (+6%), passando dal 18% al 24% nel secondo semestre 2020, seguita dall'Eurozona che, dopo il 21% registrato nel primo semestre, cresce di tre punti percentuali al 24%. Non solo, un numero significativamente maggiore di imprese prevede di aumentare il numero di dipendenti dislocati nei mercati esteri (29%, rispetto al 21% del 1° semestre 2020), e di ricorrere maggiormente ai mercati di sbocco (sia sul fronte dei clienti che su quello dei fornitori) internazionali (30% vs 24%) nei prossimi 12 mesi.

L'analisi del network di consulenza internazionale Grant Thornton, "Globalisation is go again", mostra così un'inversione di rotta da parte del mercato globale di fascia media: se nella prima metà del 2020 le imprese, a causa della chiusura dei

mercati e delle interruzioni provocate dalla pandemia sulle catene di approvvigionamento, sono state costrette a rivedere le proprie strategie di crescita concentrando maggiormente sul mercato domestico, a partire dalla seconda metà dell'anno hanno cercato di adattare le proprie strategie e le risorse interne al fine di cogliere le opportunità offerte dalla globalizzazione.

Alessandro Dragonetti, managing partner - head of tax di Bernoni Grant Thornton ha commentato: "La resilienza e l'agilità del mid-market mostrate durante la pandemia hanno aiutato le imprese non solo a gestire al meglio la crisi, ma altresì a saper cogliere nuove opportunità di crescita e a rivedere le proprie strategie. La spinta all'internazionalizzazione che ne è scaturita dimostra ancora una volta la capacità di prevedere e cogliere i cambiamenti del mercato e la volontà di restare competitivi, caratteristiche tipiche delle aziende del mid-market".

Interessante notare come il Covid-19 abbia indirizzato, seppur in modo diverso, la scelta del mercato di fascia media a focalizzarsi sui mercati internazionali. Circa un quarto delle imprese esaminate a

livello mondiale (23%) sostiene di aver iniziato ad incrementare la propria propensione espansionistica solo dopo l'inizio della pandemia, in Europa il 16% e in Italia si abbassa ulteriormente al 7%. Una quota maggiore (35%) ritiene che il Covid-19 abbia fornito una spinta ad accelerare i piani di internazionalizzazione, mentre il numero più alto (41%) ha dichiarato di aver modificato le politiche di transfer pricing nel corso della pandemia (Eurozona 33% e Italia 36%). Sia in Italia (39%) che nell'Eurozona (36%) è più rilevante la percentuale di imprese che sono state attive sul piano della spinta all'internazionalizzazione già prima dell'arrivo della pandemia.

La delocalizzazione della forza lavoro risulta tra i principali effetti che hanno trainato il cambiamento: lo studio di Grant Thornton indica alcuni fattori chiave che, a causa degli impatti del Covid-19, hanno spinto le imprese ad aumentare la presenza dei propri dipendenti all'estero. A livello globale, il 41% delle imprese del mid-market identifica questa strategia come occasione per creare nuove opportunità, anche grazie all'uscita dal mercato (a causa della crisi) dei concorrenti.

DAL DIBATTITO SUL PROGETTO DEL NUOVO WATERFRONT DEL PORTO

Palermo: dove il cittadino diventa passeggero



PALERMO - Nell'approfondito dibattito sul nuovo waterfront del porto palermitano, di cui abbiamo già riferito, i temi relativi ai vari rendering proposti (pubblichiamo quello più diret-

tamente afferente alla viabilità lungo lo scalo crociere) si è parlato anche delle necessità del sud Italia di interventi strutturali sia per la navigazione che per i raccordi stradali e ferroviari. Ecco

la sintesi di alcuni dei principali interventi.

Pasquale Monti: "Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano indu-

striale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d'Europa. L'AdSP

comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale".

Pat Cox: "L'Europa mette a disposizione per le infrastrutture e i trasporti una nuova ondata di

risorse e la prima opportunità è data dal CEF 2 già a giugno. Il fulcro del lavoro del corridoio è quello di riunire gli attori rilevanti dell'UE, nazionali, regionali e locali per sviluppare progetti e priorità che contribuiranno a raggiungere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per il prossimo periodo finanziario dell'UE 2021-2027 sarà fondamentale lavorare attraverso tutti i livelli di governo per stabilire progetti adeguati al fine di raggiungere l'obiettivo di completare la rete centrale TEN-T entro il 2030".

Nello Musumeci: "Cosa vuole fare il governo nazionale del Mezzogiorno d'Italia? Qual deve essere il nostro rapporto strategico con l'Africa, col Medioriente? Vogliamo continuare a fare della Sicilia la terra d'approdo di giovani disperati che lasciano il loro Paese in cerca dell'Eldorado o vogliamo fare del rapporto con l'Africa una potenzialità, una risorsa? Ce lo dica Roma, ma ce lo dica anche Bruxelles".

Raffaella Paita: "Siamo al fianco dei progetti migliori. Il Sud rappresenta una priorità del governo".

Emanuela Valle di Valle 3.0: "Il progetto proposto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, si propone di ricucire il rapporto tra la città e il porto, ricostruendo l'identità marittima della città e ponendosi l'obiettivo di migliorare il grado di interazione tra ambito portuale e sistema urbano circostante".

CON UNA SERIE DI COLONNINE MULTIFUNZIONALI PER ACQUA E CORRENTE

Corigliano, servizi alla pesca



Nella foto: Il porto.

GIOIA TAURO – Si ampliano i servizi di pubblica utilità offerti all'interno del porto di Corigliano

Calabro. L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha affidato i lavori di installazione di colonnine multi

servizi nello scalo. L'obiettivo è quello di attrezzare l'infrastruttura portuale affinché possa rispondere alle esigenze dei pescatori, che operano nel porto di Corigliano Calabro, nell'esercizio della loro attività lavorativa.

Posizionate lungo la banchina dedicata all'attività della pesca, saranno attrezzate per fornire energia elettrica ed erogare acqua. Si tratta di distributori che potranno essere utilizzati attraverso una scheda, fornita a pagamento dall'Autorità Portuale su richiesta di ciascun pescatore, da caricare in base al personale utilizzo. Per il valore di circa 109 mila euro, i lavori dovranno essere consegnati entro 60 giorni dall'apertura del cantiere.

L'installazione delle colonnine rientra nella politica portata avanti dall'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura portuale all'interno di un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici dello scalo.

INIZIATO IL TRASFERIMENTO DI 800 IMBARCAZIONI

Nautica di La Spezia verso il nuovo Marina



LA SPEZIA – È un evento storico: da qualcuno apprezzato in pieno, da altri con un po' di rimpianto per le vecchie postazioni. Comunque sia, sono state avviate le operazioni dei trasferimenti dei concessionari delle marine storiche di Canaletto e Fossamastra al Molo Pagliari.

L'ordinanza dell'AdSP ha fatto partire le operazioni di spostamento di circa ottocento imbarcazioni sui moli galleggianti della nuova e moderna Marina.

Sono dodici i concessionari

coinvolti, che avranno 60 giorni di tempo per completare il "trasloco". Per la maggior parte di essi l'operazione si tradurrà anche nella collocazione negli spazi a terra, appena terminati dalla Società Trevi S.p.A., all'inizio di quel tratto di Viale San Bartolomeo riconosciuto come "Il Miglio Blu": importante tassello della Blue Economy targata La Spezia grazie all'alta concentrazione, in poco più di un chilometro, appunto, delle eccellenze della cantieristica e della nautica da diporto, da San Lorenzo

a Fincantieri.

Alcuni dei concessionari di Fossamastra, in questa prima fase, potranno trasferire solo le imbarcazioni.

Per tutto il tempo necessario al trasferimento delle marine - sottolinea l'AdSP - l'accesso al Molo Pagliari sarà consentito ai soli concessionari.

"Si conclude oggi un lungo processo - ha detto il presidente dell'AdSP Mario Sommariva - che consentirà l'avvio di molti importanti progetti inseriti nel Piano Regolatore Portuale e funzionali alla realizzazione di uno scalo moderno e competitivo". Attraverso la razionalizzazione degli spazi all'interno dell'area portuale, ciascuna specializzazione potrà operare in maniera più efficiente e sicura - ha concluso - eliminando le interferenze tra le aree operative commerciali e quelle dedicate alla nautica da diporto e al tempo libero che rivestono un grande valore per la cittadinanza e alle quali l'AdSP presta la massima attenzione".

NELL'ARSENALE TRIESTINO DI FINCANTIERI

Rompighiaccio Laura Bassi per un refitting d'eccezione

L'unica unità specializzata oceanografica da ricerca italiana riceverà nuove dotazioni per una prossima campagna in Artico



TRIESTE – Forse il grande interesse di questi tempi per la rotta polare artica non c'entra. Comunque la nave da ricerca Laura Bassi, l'unica nave rompighiaccio oceanografica da ricerca italiana, di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, di rientro dalla missione in Antartide, è arrivata a Trieste presso lo stabilimento giuliano di Fincantieri (l'Arsenale Triestino San Marco – ATSM), dove sarà sottoposta a un importante e delicato lavoro di completamento del suo equipaggiamento scientifico per lo studio e l'esplorazione dell'intero ecosistema marino. Al termine delle operazioni di allestimento, della durata di circa due mesi, la N/R Laura Bassi sarà impegnata nella sua prima campagna scientifica in Artico.

I lavori sull'unità più importante dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS saranno effettuati da Fincantieri, che opererà insieme a un gruppo di aziende del territorio.

La N/R Laura Bassi verrà equipaggiata con un complesso di nuove strumentazioni che la renderanno ancora più performante nelle campagne scientifiche e di conseguenza più attrattiva per il sistema della ricerca nazionale e internazionale. Nel dettaglio, si prevede l'installazione di due nuovi sistemi di mappatura tridimensionale del fondale marino, degli ecoscandagli scientifici con cui poter "mappare" banchi di pesce fino a profondità abissali e di innovativi sistemi che permettono di "vedere" all'interno della terra per oltre 3.000 metri. Verranno inoltre installati sistemi di campionamento e carotaggio del fondo marino e strumenti che misurano le correnti in profondità mentre la nave è in navigazione.

L'operazione è possibile grazie a contributi afferenti al Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA) e allo stesso Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS, che per questo ha ricevuto un finanziamento specifico dal Ministero.

La N/R Laura Bassi giunge a Trieste al termine della sua seconda spedizione al Polo Sud nell'arco di 12 mesi, la 36a spedizione del PNRA, finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca e gestito dall'ENEA per la pianificazione e l'organizzazione logistica, e dal CNR per la programmazione e il coordinamento scientifico. Al termine dei lavori la nave si dirigerà a Nord, per la sua prima campagna scientifica in Artico della durata prevista di due mesi.

"Siamo particolarmente orgogliosi di poter equipaggiare la N/R Laura Bassi con nuove strumentazioni - ha dichiarato Nicola Casagli, presidente dell'OGS -. La nave, acquistata poco più di un anno fa, si è già confermata un'infrastruttura di enorme valore per tutto il sistema dalla ricerca italiana e la collaborazione con Fincantieri, che con OGS condivide non solo i natali triestini ma anche il puntare all'eccellenza, ci consentirà di ampliare ulteriormente la sua capacità scientifica".

I ROSETI PER RACCOGLIERE FONDI DA DESTINARE ALL'ISTITUZIONE

Più giardini Stella Maris a sostegno dei marittimi

BANSTEAD – La Royal Alfred Seafarers ' Society inglese ha istituito un roseto Stella Maris presso la sua casa di cura marittima specializzata per celebrare il centenario dell'associazione di beneficenza per marittimi Stella Maris, precedentemente nota come Apostolato del mare.

Si ritiene che il giardino, progettato per la casa dei marittimi a Banstead, Surrey, Regno Unito, rappresenti il primo roseto Stella Maris piantato da un'organizzazione marittima da quando la cultivar è stata introdotta nell'aprile dello scorso anno.

La rosa omonima, una rosa ibrida di tè coltivata da Harkness Roses e distribuita da World of Roses, segue un'iniziativa CSSS (Container Shipping Supporting Seafarers) per raccogliere fondi per Stella Maris, la più grande rete di apostolato navale al mondo.

World of Roses, che ha già raccolto oltre 500 sterline in beneficenza, dona il 35% del prezzo di ogni pianta Stella Maris venduta.

Il fondatore della CSSS Philip Eastell ha dichiarato: "Siamo lieti che la Royal Alfred Seafarers ' Society stia sostenendo l'iniziativa e incoraggiando più compagnie marittime a "dirlo con i fiori". Ci piacerebbe vedere un roseto Stella Maris in ogni porto, in ogni terminal, in ogni sede della compagnia di navigazione, anzi, la base di qualsiasi organizzazione che opera all'interno della catena di fornitura marittima".

Il comandante Brian Boxall-Hunt, ceo della Royal Alfred Seafarers Society, ha dichiarato. In qualità di casa di cura marittima specializzata che si prende cura di ex marinai, quando abbiamo sentito parlare dei giardini di rose Stella Maris sapevamo che dovevamo solo essere coinvolti.

"Tutti i nostri residenti e inquilini amano trascorrere del tempo nei terreni della nostra tenuta di Weston



Nella foto: Le rose "dedicate".

Acres. È estremamente vantaggioso per il benessere dei residenti, quindi siamo entusiasti di svelare il giardino in tempo per la primavera".

Martin Foley, ceo di Stella Maris, ha dichiarato: "Stella Maris è molto grata a World of Roses, Harkness Roses e CSSS per questa meravigliosa iniziativa volta a raccogliere fondi per il lavoro vitale che svolgiamo a sostegno dei marittimi e delle loro famiglie".

Le donazioni ricevute attraverso l'iniziativa Stella Maris Rose contribuiscono direttamente al benessere della gente di mare.

Francesca White, sales, marketing and operations manager, World of Roses, ha dichiarato: "Con una delicata fragranza e bellissime fioriture giallo oro che fioriscono per tutta l'estate, la Rosa Centenario Stella Maris è un'aggiunta perfetta a qualsiasi giardino, supportando i nostri marittimi. La rosa è stata coltivata appositamente per celebrare Stella Maris e l'importante lavoro che svolge per aiutare i marittimi di tutto il mondo".

La fioritura precoce, che combina

i classici fiori a forma di Hybrid Tea con il volume cespuglioso di una Floribunda, è già stata inclusa nella Harkness Masterpiece Rose Collection - una collezione di oltre 100 rose moderne e tradizionali - che sarà esposta al Chelsea Flower Spettacolo.

La Stella Maris Rose è stata registrata e autorizzata per la successiva fornitura in tutti i paesi dell'Unione Europea.



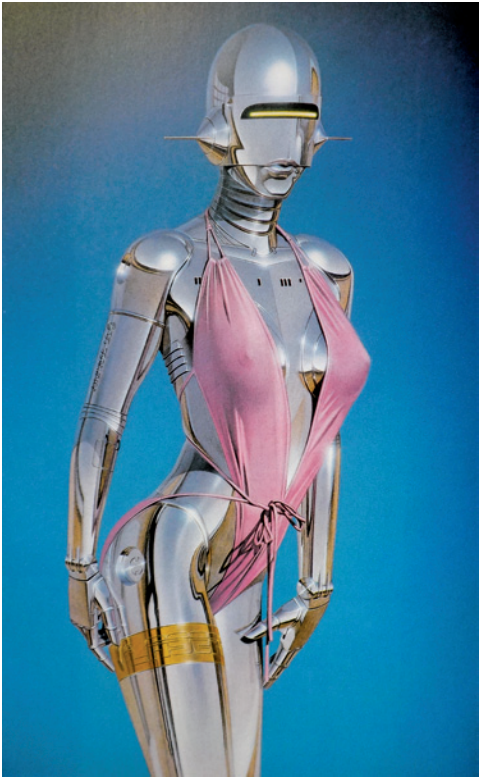
FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

CAROLI



H o t e l s

I robot tra miti e realtà



uomini nelle miniere, sott’acqua, in siti contaminati. Sui porti ci sono molti automatismi ma in genere “guidati” da remote. Gli esperimenti più interessanti sembrano essere quelli dell’ scuola superiore Sant’Anna di Pisa, che da anni ha creato anche un polpo meccanico, vero e proprio robot subacqueo capace di molti interessanti interventi. Adesso al Sant’Anna si sta lavorando addirittura su micro-robot simili a cellule umane (“Celloids”) che potranno essere inviate nel corpo per monitoraggi specifici sugli organi e forse anche per microchirurgia. La bella robot (nella foto) dell’artista giapponese Sorayama è dunque in confronto la preistoria.

I misteriosi delfini-balena del Cilento



Nella foto: La riproduzione di vetroresina di un Tursiope a cura del Parco dell’ Arcipelago Toscano.

La giovane lettrice Margherita Scamurra di Salerno ci scrive.

Nei giorni scorsi ho visto alla TV un servizio sui delfini-balena del Cilento: con una ripresa su un gruppo di adulti con i loro cuccioli girata da un peschereccio. Mi ha incuriosito il nome di delfino-balena che non avevo mai sentito. Ho provato a chiedere ma non ho avuto risposte esaurienti. Anche su Wikipedia, che consulto spesso, ho trovato tante informazioni sui delfini e sulle balene, ma nessuna risposta sul tema specifico. Mi sapete dire qualcosa di più?

In effetti il nome di delfino-balena scientificamente non esiste: probabilmente i cetacei mostrati della TV erano tursiopi, che sono tra i più grandi delle svariate tipologie di delfini, oppure grampi (grampus griseus). Da tempo sono state scoperte una quarantina di specie di delfino, raggruppate in sedici o più generi. Le dimensioni variano da 1,2 metri e 40 kg (Cephalorhynchus hectori maui) a 9,5 m e 6 tonnellate (Orcinus orca). La maggior parte delle specie pesa da 50 a 200 kg. Nella classificazione ufficiale il Tursiope è un odontoceto minore, fratello dei capodogli e delle orche, ha i denti e si ciba di seppie, calamari, pesci e meduse. Il Grampo ha la caratteristica di vivere in gruppi che navigano stretti: come quelli visti nel Cilento. Che il filmato non si riferisca a vere balene, meno alla minore che non supera i 6 metri, lo si deduce anche dalla pinna dorsale di cui nessun tipo di balena è dotata.

Alla prova

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

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

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

A.F.

Coppa America, gli inglesi rilanciano?



Ci scrive Edoardo Guardia di Livorno:

Ho seguito la bella avventura di “Luna Rossa” ad Auckland, che ci ha fatto illudere, con i risultati delle prime regate contro “New Zealand” salvo il risultato finale. Bertelli e Tronchetti Provera, i principali sponsor della sfida italiana con Prada e Pirelli, l’hanno preso sportivamente. Gli inglesi di “Ineos” invece, dopo la batosta presa dagli italiani nella semifinale, pare stiano lanciando una nuova sfida perché si sentono ancora superiori ai finalisti. C’è secondo voi un vero spirito sportivo o siamo ormai in mano agli interessi economici di sponsor e finanziatori?

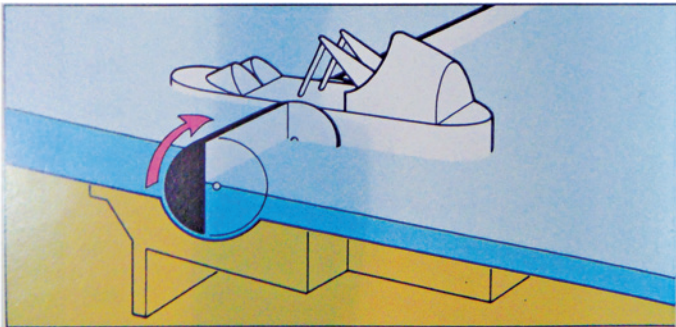
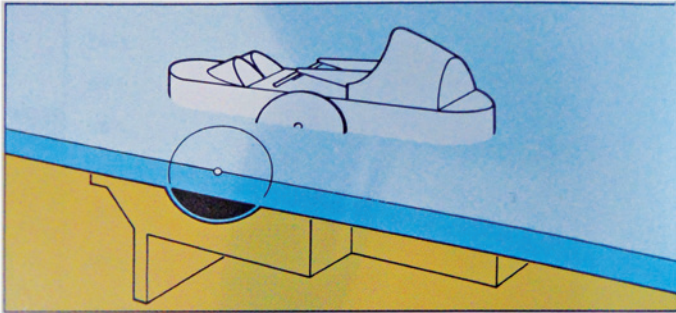
La seconda parte del quesito ci sembra abbastanza retorica: certo che in sfide come questa, dove si mettono in palio miliardi e miliardi (per “Luna Rossa” circa 60, per “Ineos” si era parlato di 110) gli sponsor e le imprese coinvolte vorrebbero ritorni di visibilità al massimo: cosa che non è avvenuta, almeno nei principali mercati mondiali, perché la sfida si è svolta dall’altra parte della terra, in tempi di pandemia e con un record negativo di partecipanti, solo tre barche (USA, Gran Bretagna e Italia) contro il defender. Per quanto riguarda “Ineos” è vero che ha proposto una sfida a due con “New Zealand”, ma da tenersi in acque inglesi, probabilmente nel Solent, dove hanno luogo le regate più prestigiose dell’ Gran Bretagna. Tra le motivazioni della nuova sfida, che sarebbe stata accettata dai neozelandesi, c’è quella del troppo vantaggio che “New Zealand” ha avuto a casa propria, perché conosce meglio di tutti le strane correnti e i buchi di voto caratteristici di quella zona. Vero o no che sia, la pica della sfida in casa inglese potrebbe comunque essere interessante. Specialmente per gli sponsor ma anche per gli appassionati.

Quel piccolo MOSE sul Tamigi

Un lettore che si presenta come studente fuori corso di ingegneria all’ Università di Pisa, Franco Rosmini, ci scrive:

Ho seguito anche per motivi di studio la lunga nascita del sistema di dighe mobili M.O.S.E. di Venezia, con tutte le complicazioni, le inchieste ma anche finalmente con il suo positivo collaudo. Tutto bene. Però ho anche avuto modo di vedere alcune pubblicazioni professionali di un sistema di sbarramento anti-acque alte realizzato dagli inglesi sul Tamigi, a valle di Londra, secondo un principio talmente diverso. Va bene che si è trattato di proteggere l’interno di un fiume, anche se largo, e non di una laguna. Ma le chiuse del Tamigi consentono ugualmente il passaggio di navi non piccole e sembra che siano concettualmente meccanicamente più semplici. O sbaglio qualcosa?

In una veloce ricerca su Google abbiamo trovato il disegno, che pubblichiamo, sulle chiuse di cui lei ci scrive. Non ci sembra - ma non siamo tecnici del settore - che potessero essere replicate alle bocche della laguna di Venezia, se non costruendo una serie di piloni nei passaggi tra isola ed isola, sui quali poi far ruotare le “mezzelune” del sistema inglese. Inoltre la rotazione del suddetto sistema avviene per forza motrice, mentre le paratie del MOSE si sollevano o si abbassano semplicemente pompandovi dentro aria o l’acqua della laguna stessa. Paragoni e valutazioni? Si tratta di interventi su due realtà totalmente diverse, con obiettivi e soluzioni totalmente non confrontabili. Non ci sentiamo di dire oltre.



-- ALL’INTERNO --

Enel X e Morellino di Scansano per uno sviluppo sostenibile. a pag. 2
Al RINA Interconsulting Engineering per la filiera italiana Spazio e Difesa. a pag. 3
Costa Crociere e Abeo Liguria per una Pasqua di solidarietà. a pag. 3
“InfoSHIP Quality” di IB sulle chimichiere Finbeta. a pag. 4
Varco Ferrovia Donegani ecco la nuova procedura. a pag. 4
Portarinfuse liberiana “salvata” dal pilota. a pag. 4
Sostenibilità ambientale ed economica in un dibattito ad altissimo livello. a pag. 4
Jungheinrich punta sull’energia verde. a pag. 5
I tanti temi del network BolognaFiere a luglio. a pag. 5
Ricci, polpi e aragoste sequestrati ad Olbia. a pag. 5
Ambiente, clima e salute: “Dev’essere Sanità Green”. a pag. 5
MSC vara il top management del nuovo marchio di lusso. a pag. 6
IEG, Pescare Show si veste di nuovo. a pag. 6
Nuova viabilità interna al porto. a pag. 6
L’automobile che può anche volare. a pag. 6
Welfare aziendale: i benefit più richiesti. a pag. 6
70 anni fa nasceva il primo computer. a pag. 7
Le imprese del mid-market guardano di più all’estero. a pag. 7
Palermo: dove il cittadino diventa passeggero. a pag. 7
Corigliano, servizi alla pesca. a pag. 8
Nautica di La Spezia verso il nuovo Marina. a pag. 8
Rompighiaccio Laura Bassi per un refitting d’eccezione a pag. 8
Più giardini Stella Maris a sostegno dei marittimi. a pag. 8
I robot tra miti e realtà. a pag. 9
I misteriosi delfini-balena del Cilento. a pag. 9
Coppa America, gli inglesi rilanciano? a pag. 9
Quel piccolo MOSE sul Tamigi. a pag. 9

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

ALIS: urgente rilanciare

dell'associazione che si è svolto la settimana scorsa. “Un confronto - ha detto ancora Grimaldi - favorito dal dialogo diretto tra pubblico e privato che ALIS da sempre promuove e che oggi è stato autorevolmente rappresentato dai nostri ospiti, il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata e il presidente di UIR-Unione Interporti Riuniti Matteo Gasparato; entrambi che hanno evidenziato il grande bisogno di una rete infrastrutturale moderna, sostenibile ed efficiente nonché su un sistema amministrativo semplificato e sempre più digitalizzato”.

Al termine del Consiglio Direttivo, tenutosi in modalità videoconferenza, Grimaldi ha detto ancora: “In virtù della rappresentatività della nostra associazione, che cresce sempre più grazie alle nuove importanti adesioni, abbiamo una grande responsabilità: proseguire il nostro impegno concreto nella sostenibilità ambientale, sociale ed economica e, parallelamente, far comprendere sempre più alle Istituzioni quanto sia importante e strategico il ruolo del settore valorizzando le nostre eccellenze imprenditoriali attraverso politiche fiscali ed occupazionali mirate, atteso che il trasporto e la logistica rappresentano il volano per la crescita e lo sviluppo dell’intero Paese”.

“Mai come oggi c’è bisogno di una ripartenza forte del Sistema Paese, specialmente in considerazione dell’attuale scenario macro-economico, caratterizzato ancora dall’emergenza Covid-19, che, come evidenziato in questi giorni dall’I-STAT, ha prodotto un calo del PIL dell’Eurozona dello 0,4% nel primo trimestre 2021 e, ancor più allarmante, una contrazione nel 2020 del PIL in Italia pari all’8,9%. Proprio per questo ALIS, supportata da tutto il cluster continua la propria attività di rappresentanza nel mercato del lavoro e guarda con fiducia al Piano vaccinale

presentato dal commissario Figliuolo. ALIS è profondamente convinta che sia opportuno fornire al tessuto economico e sociale segnali veri di ripresa e di normalità e, compatibilmente con le restrizioni in vigore e in totale aderenza e rispetto dei protocolli di sicurezza, organizzerà tre eventi nazionali nei prossimi tre mesi: a Roma il 25 maggio, a Sorrento (NA) dal 10 al 12 giugno e a Manduria (TA) il 27 luglio. L’obiettivo è quello di promuovere dialoghi e confronti concreti sui temi della transizione ecologica e digitale che rappresentano i pilastri del programma governativo nonché dei progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

“Gli interventi dei coordinatori delle Commissioni tecniche di ALIS - ha rilevato il presidente Grimaldi - hanno dimostrato ancora una volta le priorità programmatiche sulle quali intendiamo investire con le nostre istanze: la modernizzazione dei mezzi e dei beni strumentali impiegati nelle operazioni di trasporto, l’innovazione della catena logistica e la semplificazione nelle procedure amministrative, l’istituzione di nuove ZES ed il coordinamento e semplificazione dei controlli doganali, l’implementazione di misure che favoriscano l’utilizzo dell’intermodalità, lo sviluppo del Mezzogiorno per ridurre non solo le distanze geografiche ma anche quelle economiche e sociali tra Nord e Sud, la previsione di nuovi modelli organizzativi aziendali e nuove figure professionali qualificate e al passo con i mutamenti del settore, rappresentano solo alcuni dei temi sui quali oggi ci siamo confrontati. Possiamo dire con piacere ed orgoglio che le nostre proposte in materia di rifinanziamento strutturale delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, di incentivazione per le aziende di autotrasporto volti al rinnovo dell’intero parco circolante dei mezzi pesanti, così come per le compagnie ferroviarie di ammodernamento dei carri merci circolanti, di accelerazione nella realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti e dei Corridoi TEN-T e di una rapida attuazione

delle ZES e delle ZLS attraverso un’ampia sburocratizzazione, oltre all’adozione del CMR elettronico - ha concluso con evidente soddisfazione il presidente Grimaldi -, sono state recepite con parere favorevole dalla Commissione Trasporti della Camera e dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato e rappresentano importanti e straordinari obiettivi raggiunti dall’associazione”.

Presidenti: l’eterno

Perché sulle presidenze delle Autorità Portuali di Sistema si sta confermando il colpevole, direi vergognoso, disinteresse della politica centrale, con un governo che anche oggi sembra più ostaggio delle beghe interne che non dei problemi operativi dl paese. Note: paese in minuscolo, ormai.

Veniamo ai fatti: delle sedici AdSP italiane, ce ne sono ancora una mezza dozzina i cui gli organi di governo - presidenti e Comitati di Gestione - risultano scaduti da mesi senza che ci sia degnati di rinnovarli o sostituirli.

Cito un paio di casi almeno che sono da urlo: a Venezia c’è un commissario pro-tempore, nominato in fretta e furia quando il “numero uno” locale è stato promosso a Civitavecchia, commissario con l’impegno di preparare la minestra al prossimo presidente. Risultato? La signora, peraltro brava e volenterosa, è sempre lì in attesa. Ad Ancona è ancora peggio: il presidente è scaduto a dicembre, la sua prorogatio secondo la legge istitutiva è scaduta anch’essa (45 giorni) ma lui è ancora lì con il cerino in mano di presidente che non può presiedere non avendo altro che i poteri dell’amministrazione ordinaria. Con lui è scaduto che il Comitato di Gestione, sono scaduti i revisori, sta per scadere persino il segretario generale (che a quanto mi risulta non può andare in prorogatio: forse potrebbero rinnovargli il contratto per qualche mese, ma è dubbio che presidente e comitato scaduti possano farlo). Insomma un grande porto alla deriva, dove a quanto pare nessuno ha davvero il coraggio di andare a prendere a pedate il portone del ministero. E dove con rabbia si cita l’ottima gestione trascorsa.

Sono solo due esempi emifermo per motivi di spazio. Da Roma mi balbetano che i decreti per il Covid hanno di fatto prorogato “sine die” le cariche istituzionali almeno fino a quando la pandemia non sarà esaurita. Però senza poteri: cioè a scaldar le sedie o poco altro. Altra risposta: stiano zitti, pigliano lo stipendio. Allora capisco: e potete capire anche voi la nobiltà del ragionamento.

E a Roma, dunque? “Messere, se di me cale, venga meco” scriveva il Boccaccio. Messer Alessandro Morelli (viceministro alle infrastrutture) se dei porti qualcosa le cale, che diavolo aspetta?

Brindisi sia porto “core”

Panaro, responsabile maritime & Energy SRM (“dati del porto, energia e futuro”). Dopo un filmato sulla città, si terrà una tavola rotonda cui parteciperanno tra gli altri Edoardo Rixi (commissione trasporti della Camera) Raffaella Paita (commissione trasporti del Senato) e Anna Mancina (sottosegretario alla Giustizia). L’analisi sul porto parte dallo stato di fatto.

Per tradizione Brindisi è porto industriale, quindi riceve combustibili (carbone) per la centrale Enel e derivati liquidi dal petrolio per l’impianto petrolchimico Versalis. Persiste tuttora un traffico Ro-ro e Ro-ro/pax per la Grecia e l’Albania nonché verso la Sicilia e l’Emilia Romagna (c.d. linee di cabotaggio Ravenna - Brindisi - Catania). Il traffico industriale è garantito attraverso approdi preferenziali mentre le linee traghetti e crocieristiche (limitate a pochi approdi all’anno) continuano a soffrire di una atavica mancanza di ormezzi e terminal adeguati.

Gli investimenti infrastrutturali sono dunque vitali per la conservazione e l’incremento dei traffici marittimi. Nel breve e medio termine, Brindisi ha urgente bisogno di realizzare tutte quelle opere che possano consentire la conservazione dei traffici attuali e lo sviluppo degli stessi. Senza questi investimenti, in sostanza, il porto di Brindisi rischia di perdere definitivamente ogni possibilità di competere nello scenario marittimo nazionale e internazionale.

I progetti prioritari riguardano, in ordine, la realizzazione di una vasca di colmata, la costruzione dei c.d. accosti di Sant’Apollinare e, infine, la RI funzionalizzazione delle aree portuali non più al servizio dei traffici energetici. Anzitutto, la realizzazione della vasca di colmata è necessaria perché si possano completare i dragaggi nel porto medio e, infine, si possa procedere con la costruzione dei nuovi accosti di Sant’Apollinare.

Niet del Governo

Transizione Ecologica (CITE), cabina che l’Associazione richiede da anni e presentata di recente da un emendamento a firma dell’onorevole Paola Deiana, è stata ritirata per contrasto del Governo.

“Siamo estremamente rammaricati e delusi ma non ci fermeremo” ha dichiarato Rosalba Giugni, presidente di Marevivo. “Lo dobbiamo a tutti i nostri sostenitori e amanti del Mare, che nel mare non vedono solo una vera forma di approvvigionamento, sostentamento o turismo, ma che sono consapevoli che senza un mare in buona salute non esiste possibilità di vitané per gli animali che lo abitano né (soprattutto) per la stessa specie umana sul Pianeta.”

Gruppo Onorato: Consiglio di Stato

che era stata comminata dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato alle compagnie del Gruppo Onorato il 28 febbraio del 2018 per un presunto abuso di posizione dominante. Soddistazione perché sono anche chiariti i principi della libera concorrenza sui porti.

“La sentenza - sottolinea la nota del gruppo - conferma quella del TAR del Lazio del giugno del 2019 e censura la sanzione inizialmente comminata dall’AGCM in seguito all’esposto presentato da alcune aziende e da un competitor.

“La sentenza del Consiglio di Stato - conclude il commento del gruppo - conferma dunque le osservazioni del TAR che aveva evidenziato una totale

superficialità dell’inchiesta condotta dall’AGCM, del tutto incomprensibilmente allineata alle tesi di un esposto, senza aver eseguito le opportune verifiche del caso, annullando dunque la sanzione”.

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica

Agenzia Marittima

LE NAVI

GENOVA (Sede Centrale)

Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.

Via di Francia 28 - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409

e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it

MSC

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE - LIBIA	APL MEXICO CITY	ONN9ZE	LA SPEZIA	29 aprile 2021
	CONTI EVEREST	MA114A	LA SPEZIA	30 aprile 2021
	MSC RACHELE	MA116A	LA SPEZIA	6 maggio 2021
USA NORD ATLANTICO	MSC MARIA ELENA	ME114W	LEGHORN	15 aprile 2021
	C HAMBURG	ME115W	LEGHORN	22 aprile 2021
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC BRUNELLA	MM114A	GENOVA	11 aprile 2021
	MSC ADELAIDE	MM115A	GENOVA	18 aprile 2021
	MSC BRUNELLA	MM114A	LEGHORN	13 aprile 2021
	MSC ADELAIDE	MM115A	LEGHORN	20 aprile 2021
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	MSC ANZU	MC113A	LA SPEZIA	12 aprile 2021
	MSC LETIZIA	MC114A	LA SPEZIA	16 aprile 2021
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	SAG GOOD TIMING	YA115A	LA SPEZIA	15 aprile 2021
	ATLANTIC EXPRESS	YA116A	LA SPEZIA	22 aprile 2021
WEST AFRICA + CANARIE	MSC DYMPHNA	MW114A	GENOVA	13 aprile 2021
	MSC ROSARIA	MW115A	GENOVA	20 aprile 2021
	MSC DYMPHNA	MW114A	LEGHORN	11 aprile 2021
	MSC ROSARIA	MW115A	LEGHORN	18 aprile 2021
CANADA	MSC ANGELA	CX114A	LEGHORN	17 aprile 2021
	MSC ANIELLO	CX115A	LEGHORN	20 aprile 2021
	MSC ANGELA	CX114A	GENOVA	13 aprile 2021
	MSC ANIELLO	CX115A	GENOVA	20 aprile 2021
NORD EUROPA	MSC LAURA	NL113R	LA SPEZIA	16 aprile 2021
	MSC MAUREEN	NL115R	LA SPEZIA	24 aprile 2021
	MSC YOKOHAMA	NL116R	LA SPEZIA	30 aprile 2021
MAROCCO	MSC CAPUCINE R	YM114A	LA SPEZIA	12 aprile 2021
	MSC ASLI	YM115A	LA SPEZIA	17 aprile 2021