



**PUBBLICITÀ**  
Rivolgersi all'amministrazione  
del giornale:  
57123 Livorno - Via Fiume, 23  
Tel. 0586 893358  
Fax 0586 892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Abbonamento annuo Italia €  
105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 2

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 9 GENNAIO 2021

CON L'UTILIZZO DEL VELOCE E CAPIENTE RO/PAX "VENEZIA"

## Grimaldi su Palermo-Cagliari

Il Gruppo partenopeo dà inizio ad una vasta campagna di potenziamento in Sardegna



Emanuele Grimaldi

NAPOLI - La crisi è dura ma la logistica è come il sangue nelle vene: se si ferma, tutto il resto muore. Così grandi brand del trasporto, in particolare marittimo, s'impegnano per sviluppare i traffici merci dove più sono le richieste (segue a pagina 8)

### E se poi domani succedesse...

LIVORNO - Mi permetto di fare della fantapolitica: tanto, più di quella alla quale stiamo assistendo da parte dei partiti e del Governo è difficile andare.

Come sapete, il ministro Paola De Micheli prima della tregua natalizia ha varato di corsa - pressata dalle voci di una possibile sostituzione su diktat di Renzi - il gioco dei quattro cantoni sulle presidenze

A.F.  
(segue a pagina 8)



## Se l'angelo custode sarà davvero un robot

LIVORNO - La tecnologia che le fonti specializzate stanno proponendo in questi tempi di incertezze e di paura del futuro, sembra volerci rassicurare. Con un ritorno: saranno i robot a salvare l'umanità.

L'affermazione è un po' forte, anzi decisamente ridicola? Mica vero. Intanto lo sosteneva già quasi cinquant'anni fa uno dei geni della fantascienza, Isaac Asimov, che aveva inventato anche le tre leggi fondamentali della robotica: un robot non può nuocere ad un umano né consentire che sia fatto del male a un umano; un robot deve obbedire a un umano salvo non comporti un male a un altro umano; un robot deve proteggersi, salvo ciò non sia in contrasto con le due prime leggi. Poco ci manca per avere, come nel celebre disegno dell'artista giapponese Go Nagay, un robot angelo custode.

\*

Lasciamo le functions ed entriamo nella realtà. Nei giorni scorsi un telegiornale ha messo in onda uno sfrenato rock-and-roll ballato in perfetta sintonia da un gruppo di otto (segue in ultima pagina)

PARTE IL DIBATTITO SULLA RAFFINERIA DI LIVORNO

## Il bio-diesel salverà l'ENI?

Il territorio contrario al trattamento delle plastiche che era stato proposto dalla Regione Toscana

LIVORNO - Dunque, c'è un mostro alla periferia nord della città che sta entrando nell'occhio del ciclone del dibattito sulla destinazione futura. È la raffineria dell'ENI, che per almeno tre generazioni ha dato lavoro a quasi un migliaio di persone, tra diretti e indotti: inquinando, come sempre è accaduto con le raffinerie di greggio; suscitando cicliche proteste - subito zittite dall'imperativo occupazione - ma riducendo sempre di più le lavorazioni, fino a un livello come l'odierno che sembrerebbe economicamente non più sostenibile. E l'ENI è la prima a voler cambiare, avendo l'occhio lungo su tutto il mondo. L'ENI, cogliendo al balzo le esigenze della regione e i finanziamenti del Recovery Fund, vuol cambiare. Il dibattito è tra la proposta della Regione di trattare plastiche et "similia" per rigassificarne (segue in ultima pagina)

### Massa critica o essere "predati"

LIVORNO - Dicono che si possano leggere le notizie relative al mondo della logistica e dell'energia in due modi: in chiave economica e in chiave ambientalista. Oppure, come sarebbe più logico, considerando i due aspetti connessi, perché malgrado quanto sosteneva Shakespeare, noi non siamo fatti della materia di cui son fatti i sogni.

A.F.  
(segue in ultima pagina)

CONSEGNATA DAL CANTIERE CINESE JINLING PER IL TRASPORTO DI ROTABILI

## A Grimaldi la Eco Barcelona

Nel solo mese di gennaio la flotta si arricchirà di ben tre nuove navi ultra-moderne ed ecosostenibili



NAPOLI - È un inizio di anno davvero eccezionale per il Gruppo Grimaldi: il 2021 si

apre infatti con la consegna della Eco Barcelona, avvenuta lunedì scorso, e quelle di altre due unità

ultra-moderne, la Grande Texas e la Eco Livorno, che entreranno (segue in ultima pagina)

PER I TRAFFICI DELL'ADSP TIRRENO NORD

## Nove mesi di crisi dura

A picco le auto e i passeggeri, bene solo i forestali

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	2019		2020		Δ 2020/2019
	gen - sett	gen - sett	gen - sett	gen - sett	
<b>Total traffic (ton)</b>	<b>34.551.708</b>	<b>28.412.967</b>			<b>-17,8%</b>
Liquid Bulk	7.068.255	5.312.916			-24,8%
Dry Bulk	2.171.844	1.667.845			-23,2%
Containerized Cargo	7.077.067	6.261.450			-11,5%
Ro-Ro	16.933.221	13.849.946			-18,2%
Other General Cargo	1.301.321	1.320.810			1,5%
<b>Vessels Number</b>	<b>28.807</b>	<b>21.328</b>			<b>-26,0%</b>
GT	215.357.006	183.722.206			-14,7%
Containers (TEU)	605.535	543.773			-10,2%
<b>Passengers (units)</b>	<b>8.529.990</b>	<b>5.345.059</b>			<b>-37,3%</b>
Ferry	7.853.776	5.326.600			-32,2%
Cruise	676.214	18.459			-97,3%
Ro-Ro units	543.833	456.724			-16,0%
Commercial vehicles (units)	485.424	294.684			-39,3%

LIVORNO - Il consuntivo dei dati relativi ai traffici portuali dei primi nove mesi dell'anno presenta anche per la AdSP del Tirreno (segue in ultima pagina)

-- ALL'INTERNO --

Nuova linea Ro/Ro Civitavecchia-Libia.	a pag. 4
Il Pelikan pesca plastica di 50 anni.	a pag. 4
A35 Brebemi, sconto 30% per tutti i veicoli green.	a pag. 4
Ancora spiaggiamenti di delfini in Toscana.	a pag. 4
Turismo archeologico possibilità per giovani.	a pag. 4
Lo sviluppo della rete GNL e bio-GNL.	a pag. 4
Quanta tecnologia per dire green.	a pag. 5
Shell ordina 40 chiatte a GNL.	a pag. 5
kWngo per ricarica Ultrafast alimentata da energia solare.	a pag. 5
Quella foca di ritorno.	a pag. 5
La piccola guida di Marevivo.	a pag. 5
Saipem propone i pannelli flottanti.	a pag. 5
La Drass insieme a Saipem sul soccorso ai sommergibili.	a pag. 6
Diritti doganali in scadenza differimento di 60 giorni?	a pag. 6
Meno incidenti stradali con il blocco per Covid.	a pag. 6
Costa riprende il programma in Italia con Costa Deliziosa.	a pag. 6
Il joystick di Emerson semplifica le manovre.	a pag. 6
Laghezza SpA in crescita.	a pag. 7
Dal Calabrone i fanghi in Darsena Toscana.	a pag. 7
Piombino verso il suo "marina".	a pag. 7
Formazione logistica all'Ardenza.	a pag. 8
AZIMUT/BENETTI primo al mondo.	a pag. 8
Attenti ai fondi d'investimento sul demanio.	a pag. 9
Assistenza sanitaria ai marittimi con i SASN a Palermo.	a pag. 9
Commissionari oppure presidenti nei porti?	a pag. 9
Lauree e competenze a S. Vincenzo.	a pag. 9
Mediceo, che brutta immagine.	a pag. 9
Gli ISA e gli esclusi.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI: "Strategia di Sistema e gestione snella nelle Autorità di Sistema Portuale" - Luciano Guerrieri.	a pag. 10

### TAR Toscana: altri due ricorsi da Livorno

FIRENZE - Erano già più di venti, solo in parte smaltiti: adesso a questa raffica di ricorsi al TAR se ne sono aggiunti almeno altri due importanti, rispettivamente contro l'assegnazione del sistema bacini di carenaggio ad Azimut-Benetti e contro la concessione del Mediceo per il porto turistico alla società che rientra anch'essa nel gruppo. Quindi tutto si blocca di nuovo, e non si sa fino a quando.

Sia chiaro: non è la maledizione di Tutankamen, ovvero qualcosa che scende dal cielo. La litigiosità sul porto labronico è la diretta conseguenza di un insieme di scelte maturate troppi anni fa - gli accordi di Roma benedetti dall'allora presidente della Repubblica Ciampi - e lasciati poi a dormicchiare da una parte nell'illusione che il tempo sanasse tutto, dall'altra che certe scelte si rivelassero (segue in ultima pagina)

# BERTOLCCI

IMPIANTISTICA INDUSTRIALE

## Costruzioni e riparazioni industriali

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



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



# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

## MEDITERRANEAN



## SHIPPING COMPANY

GINEVRA

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA											
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b>				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>T.B.N.</b>	MW102A	17-1	Vedi	15-1	Vedi	19-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC CARMEN</b>	MW102A	24-1	Serv.	22-1	Serv.	26-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC DYMHPNA</b>	MW104A	31-1	9	29-1	3	2-2	18	11	18	18	18	18	18
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.			SP	GIT			AN			
	<b>MSC LETIZIA</b>	MC102A	17-1	19-1	16-1					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	<b>MSC MAXINE</b>	MC103A	24-1	26-1	23-1					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	<b>MSC SILVIA</b>	MC104A	31-1	2-2	30-1					18	18	18	18	
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	<b>APL MEXICO CITY</b>	ONN97E	21-1	23-1				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC RACHELE</b>	MA102	28-1	30-1				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC JOANNA</b>	MA103	4-2	6-2				18	(via SP)	18	18	18		
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY055R					20-1							
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY056R					27-1							
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY057R					3-2							
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). <b>IRAQ</b> - Umm Qasr. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. <b>JAPAN</b> - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	<b>MSC ELOANE</b>	FJ102E			Vedi	20-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>MSC FEBE</b>	FJ103E			Serv.	27-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>MSC LENI</b>	FJ104E			16	5-2	15	18	18	18	18			
<b>MEDIO ORIENTE</b> - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	<b>MSC AGAMEMNON</b>	IV052R	20-1	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>VARNA BAY</b>	IV053R	25-1	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>HYUNDAI LOYALTY</b>	IV101R	1-2	16		18	18	18	18	18	18			
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	<b>JSP BORA</b>	YA103A	21-1		Vedi		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>JSP LEVANTE</b>	YA104A	28-1		Serv.		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>JSP BORA</b>	YA105A	4-2		2		3		18					
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	<b>MSC HERMES</b>	YM102A	16-1		Vedi		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>MSC MANYA</b>	YM103A	23-1		Serv.		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>MSC HERMES</b>	YM104A	30-1		1		3		18					
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS		
				Vedi	Vedi		Vedi							
				Serv.	Serv.		Serv.							
				12	7 e 8		12bis							
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE			RA	AN	TS	
	<b>T.B.N.</b>	MW102A	17-1	15-1	19-1	Vedi								
	<b>MSC CARMEN</b>	MW103A	24-1	22-1	26-1	Serv.								
	<b>MSC DYMHPNA</b>	MW104A	31-1	29-1	2-2	3								

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA										
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:				
<b>MSC EDITH</b>	AE101A	12-1	11-1							HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC MARYLENA</b>	AE102A	19-1	18-1			16-1				GENOA, GIOIA TAURO, THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSISK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC EDITH</b>	AE103A	26-1	25-1			23-1							
<b>MSC TASMANIA</b>	AC102A	15-1	POL OE				17-1			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC AMERICA</b>	AC103A	22-1					24-1						
<b>MSC MEDITERRANEAN</b>	AC104A	29-1					31-1						
<b>MSC RHIANNON</b>	AA101A	10-1				12-1				ALEXANDRIA (AICT), BEIRUT, LIMASSOL, DAMIETTA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>AS PAMIRA</b>	AA102A	17-1	16-1			19-1							
<b>MSC MASHA 3</b>	AA103A	24-1	23-1			26-1							
<b>SPIRIT OF TOKYO</b>	AB102A	11-1	13-1	15-1		16-1	19-1			BAR, RIJEKA, PLOCE (Croatia) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC NILGUN</b>	AB103A	20-1	23-1	22-1		19-1	26-1						
<b>MSC JEMIMA</b>	AB104A	27-1	30-1	29-1		26-1	2-2						
<b>T.B.N.</b>	NIL						NIL						
<b>T.B.N.</b>	NIL						NIL						
<b>MAERSK HORSBURGH</b>	102E					11-1				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
<b>MAERSK HAMBURG</b>	103E					18-1							
<b>MAERSK HAVANA</b>	104E					24-1							
<b>MICHIGAN</b>	AH102A						11-1			DURESS (Albania) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MICHIGAN</b>	AH103A						18-1						
<b>LUEBECK</b>	AY102R	13-1					26-1	11-1		CATANIA, BARI, POZZALLO, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>LUEBECK</b>	AY103R	20-1			22-1		23-1	18-1					
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS102A	13-1	15-1			12-1				IZIMIR, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC TIA</b>	AS103A	20-1	22-1			19-1							
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS104A	27-1	29-1			26-1							

CON LA SOCIETÀ MALTESE GLENHALLEN

## Nuova linea Ro/Ro Civitavecchia-Libia



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – Dopo aver collegato la Tunisia, il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del Nord Africa. Ieri, venerdì 8 era atteso il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia, curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno.

“È un primo segnale di ripar-

tenza - dichiara il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Setentrionale, Pino Musolino - con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il Nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro”.

NEI FONDALI DEL PORTO DI ANCONA

## Il Pelikan pesca plastica di 50 anni

È il Polivetro Sidol, brevettato nel 1955, pubblicizzato su Carosello e molto utilizzato a cavallo degli anni '50 e '70

ANCONA – Sì, è proprio lui, un flacone di Polivetro Sidol, quello ripescato dal Pelikan all'interno dello specchio acqueo del Porto di Ancona. Prodotto di largo consumo tra la metà degli anni '50 e '70 e, pubblicizzato già a partire dalla seconda metà degli anni '60 su Carosello, il detergente è uscito di produzione sul finire degli anni '70 e, da lì in poi, si sono perse le tracce di questo marchio commerciale. “La plastica è anche “capsula del tempo”, probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre - ha dichiarato Paolo Baldoni ceo di Garbage Group - proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che



un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare. Fermo restando che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l'inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato corretto conferimento e conseguente riciclo. Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno. Continuando di questo passo e senza le adeguate accortezze - sottolineano gli esperti di Garbage Group - gli archeologi del futuro baseranno il loro lavoro su ritrovamenti di questo genere; un lavoro ingrato e che mal qualificerebbe questa nostra generazione che può, con le adeguate tecnologie porre fine a questo scempio”.

## A35 Brebemi, sconto 30% per tutti i veicoli green

BRESCIA – Anche per tutto l'anno 2021, A35 Brebemi ha confermato sui pedaggi gli sconti del 20% per i possessori di Telepass Business e Family e del 30% per tutti i veicoli full electric e Camion LNG. Alla promozione “Best Price” quest'anno si aggiunge quindi la conferma della riduzione “Green”, partita a giugno 2020 e riservata alle auto completamente elettriche e ai camion a gas naturale liquido (LNG).

La riduzione concreta a favore dei veicoli green - scrive la società autostradale - in linea con la tendenza che vede i temi della sostenibilità ambientale sempre più presenti, vuole essere altresì un forte incentivo alla mobilità ecosostenibile su una direttrice strategica dal punto di vista economico e sociale, in un'area colpita pesantemente dalla recente emergenza sanitaria.

Gli automobilisti, autotrasportatori e motociclisti che viaggiano sulla A35 Brebemi a avere una “verde” alternativa di percorso tra Est ed Ovest, tra Milano e Brescia. Le promozioni sono valide sette

giorni su sette, per tutti gli spostamenti effettuati su qualsiasi tratta in A35 Brebemi e in A58 TEEM, auspicando che sempre più utenti decidano di usufruire del “servizio Brebemi”, scegliendo maggiore comfort di guida e sicurezza, tempi certi di percorrenza, qualità del viaggio e sensibilità alle nuove politiche ambientali e alla mobilità green.

“L'attenzione verso la sicurezza, verso gli utenti e verso la mobilità sostenibile sono da sempre nostri punti fermi e queste due iniziative, in linea con la nostra policy, vogliono essere uno strumento concreto di rilancio per il nuovo anno, dopo un periodo molto difficile - afferma il presidente di A35 Brebemi, Francesco Bettoni. La conferma degli sconti Best Price del 20% e Green del 30% sono un ulteriore incentivo per chi ha scelto e sceglierà il “sistema Brebemi” per muoversi, per investire e per vivere lungo la nostra dorsale”

I riconoscimenti del 20% e del 30% di agevolazione risultano automatici per gli utenti che hanno già aderito alla sconti in precedenti scorsi

mesi, che non dovranno dunque espletare alcuna procedura per vedersi applicata la promozione “Best Price” e “Green” anche nel 2021. Per i nuovi clienti invece aderire alle promozioni è semplice, basta seguire le istruzioni consultabili sul sito [www.brebemi.it](http://www.brebemi.it) o chiamare il numero verde 800186083 o ancora rivolgersi al Punto Blu Assistenza Clienti, aperto dal lunedì al venerdì dalle 10:00 alle 19:30 e il sabato dalle 8:30 alle 13:00, presso il casello autostradale di Treviglio.

DAL NOTIZIARIO DELL'AGENZIA ARPAT

## Ancora spiaggiamenti di delfini in Toscana

Allo studio le cause dei decessi da parte delle Università e dei laboratori



FIRENZE – L'ARPAT ha aggiornato la situazione degli spiaggiamenti di delfini registrati in Toscana perché nell'ultima decade del mese di dicembre si aggiungono altri 5 casi di spiaggiamenti: quattro esemplari, tre stenelle ed un tursiopo ritrovati tra Isola d'Elba, Forte dei Marmi e Lido di Camaiore

sono stati recuperati mentre quello avvistato a Capalbio il 28 dicembre è stato portato via dal mare molto mosso.

Dall'inizio di ottobre ad oggi sono stati recuperati dunque 12 esemplari su 13 grazie alla operatività dei soggetti che afferiscono alla rete dell'Osservatorio Toscano

per la Biodiversità (OTB) della Regione Toscana.

Degli esemplari recuperati 9 sono già stati analizzati la scorsa settimana e 3 (due stenelle ed un tursiopo) verranno analizzati oggi nel laboratorio dell'Accademia dei Fisiocritici a Siena da Università di Siena e ARPAT.

Gli esemplari erano freschissimi, morti da poco, ma le cause di morte sono per adesso sconosciute ed i tempi di risposta delle analisi dell'Università di Siena e dei veterinari dell'Istituto Zooprofilattico di Lazio e Toscana (IZSLT), sezione di Pisa non saranno brevi.

L'IZSLT svolgerà le indagini patologiche, virologiche e batteriologiche mentre all'Università di Siena sono affidati gli studi tossicologici per valutare la presenza qualitativa e quantitativa ma anche gli effetti di molti contaminanti ambientali su questi esemplari; ARPAT invece valuterà la presenza di cibo nello stomaco quale utile informazione sullo stato di salute dell'animale (stomaci vuoti sono indice di stato di malessere).

UN INTERESSANTE PROGETTO DI RICERCA

## Turismo archeologico possibilità per giovani

Parte con un questionario in vista anche di una Borsa internazionale in programma a Paestrum per il prossimo aprile

SALERNO – Alla sua XXIII edizione, in programma dall'8 all'11 aprile 2021, la Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico di Paestrum si conferma da oltre un ventennio come luogo di dialogo e confronto tra cultura e business. E quale migliore sintesi avrebbe potuto dare corpo a siffatto connubio, se non la collaborazione con tre prestigiose Università, lungo un immaginario asse Sud-Nord, che mette saperi e competenze internazionali a servizio di un segmento turistico così fortemente provato dalle restrizioni imposte dall'emergenza epidemiologica in atto?

Ecco che, sotto la direzione della professoressa Maria Teresa Cuomo del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche dell'Università degli Studi di Salerno, nasce un interessante progetto di ricerca volto a indagare le condizioni di rilancio del turismo archeologico.

E se lo sguardo deve essere fiduciosamente rivolto al futuro, allora quale campione preferenziale coinvolgere nello studio se non Millennial e Generazione Z, oggi solo parzialmente “fruitori” del patrimonio artistico-culturale



8-11 aprile 2021  
Paestrum - Salerno

nazionale, ma target concretamente trainante di domani?

La ricerca, oltre al MACREF - Laboratorio di Management dell'Ateneo salernitano, si arricchisce del contributo scientifico del CRIET - Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca e del Dipartimento di Marketing della Middlesex University di Londra, nell'interpretare i nuovi comportamenti cui la società ha dovuto uniformarsi per fronteggiare la pandemia, dimostra - dati alla mano per supportare il modello di ricerca - che coniugare business, cultura e patrimonio non solo è possibile, ma necessario e doveroso, trovando validi alleati proprio nelle nuove

forme di connessione virtuali. Nel loro salto da surrogato di socialità a incalzante proposta di legame, i social media possono divenire strategici alleati emozionali nel preparare il terreno a un “new deal” del turismo archeologico. È un'occasione da non lasciarsi sfuggire - per dirla in termini di marketing, trasformando una minaccia in opportunità -

anche per impostare una rinnovata comunicazione del patrimonio del territorio, valorizzando esperienze di “fisicità aumentata” in grado di affascinare i nuovi target.

Il questionario a cui si chiede di rispondere accedendo al seguente link: <https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=22cHw9o91E2KTQ91suZ06QBnHjetMIBnaQ24Keyv0UMV1YSDFMUK5JNFVgUK4zZmZJXS005M0taTy4u> - in forma anonima e la cui compilazione richiede solo alcuni minuti - ha l'obiettivo di comprendere, in generale, quali aspetti siano reputati rilevanti per la scelta di visita presso siti/aree/parchi/musei archeologici e se e come cambieranno le priorità a seguito dell'emergenza sanitaria tuttora in corso.

## Lo sviluppo della rete GNL e bio-GNL



ROMA – Vulcangas conferma il proprio impegno - riferisce il sito Ferpress delle Ferrovie dello Stato - nello sviluppo di una rete internazionale di GNL (Gas

Naturale Liquefatto) che riduce del 30% la produzione di CO<sub>2</sub> ed annulla la produzione di polveri nell'aria. Inoltre, il GNL è conveniente rispetto ai tradizionali

combustibili fossili.

I maggiori marchi produttori di mezzi pesanti credono in questa rivoluzione ecologica e stanno investendo sempre più capitali nello sviluppo di modelli con propulsore a GNL.

Molte aziende di trasporto e di produzione, appartenenti a diversi settori, stanno sostituendo le proprie flotte con mezzi ad impatto ambientale minore per adeguarsi alle leggi sempre più stringenti in materia di riduzione delle emissioni inquinanti.

La versione ancora più sostenibile - afferma il rapporto - è il bio-GNL che viene prodotto in bioraffineria grazie alla digestione anaerobica di materie organiche come cibo o rifiuti animali ed è totalmente ecologico.

Grazie alla grande flessibilità di utilizzo del prodotto, a breve si prevede un importante impiego del GNL e del bio-GNL nella logistica primaria, nella mobilità, nell'indu-

stria e nel settore marittimo.

Vulcangas è da oltre 50 anni pioniera in Italia e prosegue nel proprio impegno ambientale lanciando continuamente nuovi prodotti a basso o nullo impatto ecologico.

I corridoi GNL e bio-GNL sono sempre più capillari e supportano le aziende di trasporto che possono rifornire i propri mezzi utilizzando una unica carta (Vulcancard prepagata) in tutti gli impianti connessi.

Nello specifico ad oggi sono già 80 i distributori GNL Vulcangas nel territorio italiano.

Grazie ad una carta prepagata (Vulcancard), le aziende possono rifornire i propri mezzi in tutti le Stazioni di servizio connesse ed approfittare dei seguenti vantaggi: nessun costo di attivazione, gestione tramite un portale WEB intuitivo, fatturazione unica per tutta la flotta e gestione della fatturazione elettronica.

120th Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899  
**SAVINO DEL BENE**  
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

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



# Quanta tecnologia per dire green



BRUXELLES – Mai come di questi tempi, sotto la spinta delle stesse fonti oggi definite con il termine inglese “influencer”, l’industria d’avanguardia si è tanto dedicata a pulire i suoi panni nel verde. Fermiamoci ad un esempio, l’auto. Se oggi non è almeno hybrid, non ha diritto di definirsi moderna. E più o meno in tutto il mondo il diesel è demonizzato malgrado sia uno dei cicli di combustione più puliti in essere: tollerato, questo sì, se è abbinato a una componente di motorizzazione elettrica, che però a sua volta richiede batterie ancora inquinanti, difficili da smaltire e costose. Il mensile dell’ACI, per esempio, sta portando avanti da mesi una campagna tambureggiante proprio sull’auto elettrica: ignorando che lo stesso patron di Toyota, precursore nel campo, abbia poche settimane fa dichiarato che questo sistema è solo un palliativo e se si vorrà una vera automobile non inquinante dovremo aspettare l’idrogeno.

Questa disgressione sull’auto

serve a far capire che non sempre la ricerca della vera soluzione “green” porti a risultati validi, ma a soluzioni che alla fine risultano poco più concreti di una spennellata a coprire le...vergogne.

Eppure, auto a parte, ci sono campi dove la rivoluzione “green” sta davvero arrivando.

L’“agenda 2030”, con i suoi obiettivi per un mondo più pulito, ha investito il mondo della logistica come un treno in corsa: specie sul mare, con l’adozione sempre maggiore di carburanti gassosi, di potenti filtri dei fumi, e con linee di carena e vernici che riducono la resistenza dell’avanzamento. Poi fioriscono le start-up: alcune fantasiose, altre davvero promettenti. Spulciando qua e là, eccome alcuni esempi.

L’inglese Arborea ha messo a punto un pannello solare che oltre a dare energia favoriscono la crescita di alghe commestibili, le quali assorbono inoltre CO2 per

svilupparsi. Pare che ogni singolo pannello assorba grazie alle alghe la “CO2” pari a quella che verrebbe assorbita da cento alberi.

Altra start-up: Desert Control, made in Norge (Norvegia) ha realizzato una vernice speciale che spruzzata sui terreni aridi - comprese le sabbie dei deserti - consente di trattenere l’umidità dell’aria fino a permettere le coltivazioni adatte all’alimentazione umana.

A sua volta l’Enel italiana ha inventato turbine sottomarine che piazzate dove ci sono forti correnti - si veda lo stretto di Messina per esempio - producono energia elettrica senza “disturbare” il paesaggio come si ritiene possano fare le pale eoliche. Sull’energia elettrica generata dal moto ondoso ormai i sistemi sono tanti: quelli piazzati sulle dighe con galleggianti, quelli che consistono in zattere ancorate al largo, quelli che intrappolano l’alta marea in vasche costiere per far defluire l’acqua trascinando turbine. Eccetera.

La più originale delle proposte viene ancora da Londra, dove la Dendra Systems ha messo a punto un sistema ultraveloce di riforestazione: tramite droni vengono “sparati” su terreni adatti speciali raffiche di semi potenziati, che fanno crescere alberi a ritmi...drogati. I programmi della Dendra sono più che ambiziosi: ritiene di poter piantare in pochi anni cinquecento miliardi di alberi. Che ci crediate oppure no, lo certifica, un ponderoso studio tecnico della stessa Dendra.

dipartimento. L’energia elettrica prodotta dall’impianto, viene gestita dal sistema di accumulo che è presente all’interno dell’infrastruttura e che permette di supportare in potenza la rete durante la ricarica dei veicoli, potendo anche ricaricarsi con energia fotovoltaica, quando nessun veicolo è presente in stazione.

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

“Questo progetto di ricerca - commenta il professor Diego Iannuzzi, responsabile scientifico del progetto e docente di Ingegneria Elettrica - è un significativo esempio di sinergia pubblico-privato per il trasferimento

tecnologico dal mondo accademico a quello industriale. Per l’Ateneo Federiciano, tale infrastruttura può rappresentare un punto di riferimento per promuovere una mobilità elettrica di nuova generazione tra i diversi plessi universitari presenti sul territorio metropolitano, abbinata ad un efficientamento energetico dei consumi elettrici degli edifici universitari grazie all’installazione dell’impianto fotovoltaico. È mio auspicio che tale realizzazione vada ben oltre l’aspetto di sviluppo tecnologico ed economico del territorio, ma possa rappresentare un’accademia per ricercatori, ingegneri, studenti e aziende private dove condividere idee, progetti e sperimentazioni sul campo”.

“Siamo ormai alla conclusione del

progetto - dichiara Gianpiero Cascone, ad di Samsò SPA - e questo ci riempie di orgoglio. In qualità di Esco, ci occupiamo di interventi di efficienza energetica e molto spesso installiamo colonnine di ricarica, nei Comuni e nelle aziende che efficientiamo. Sappiamo bene che il settore della mobilità elettrica è in forte crescita e che servono investimenti in ricerca tecnologica per renderlo davvero sostenibile e green. La partita non si gioca solo sullo sviluppo delle tecnologie dell’auto e delle batterie, ma è importante innovare gli stessi sistemi di ricarica verso un bilanciamento dei picchi di potenza e sviluppare la rete delle infrastrutture di ricarica, questi sono presupposti fondamentali per la crescita dell’intero comparto”.

## Quella foca di ritorno



Nella foto: La foca monaca nell’Infopoint di Capraia.

LIVORNO – C’è una storia molto dibattuta, all’isola di Capraia, che ha avuto nella scorsa estate anche l’onore delle cronache: quella del ritorno della foca monaca, in pianta stabile, sulla costa Ovest. Un ritorno che pochi si aspettavano, si è detto, visto che l’ultima foca conosciuta fu catturata dagli isolani più di cinquant’anni fa per essere venduta a un circo.

La cosiddetta foca di ritorno è ser-

vista anche al Parco dell’Arcipelago Toscano per fare un po’ di battage pubblicitario: e per allestire, nella sala della ex-salata della colonia penale un Infopoint, tra l’altro molto ben realizzato e altrettanto bene gestito, in cui campeggia la gigantografia di una foca sorridente. Il disco collegato agli auricolari dei turisti che prendono posto davanti alla foto recita la storia della “grotta della foca” e del suo ritorno: il che è bastato a proibire sia

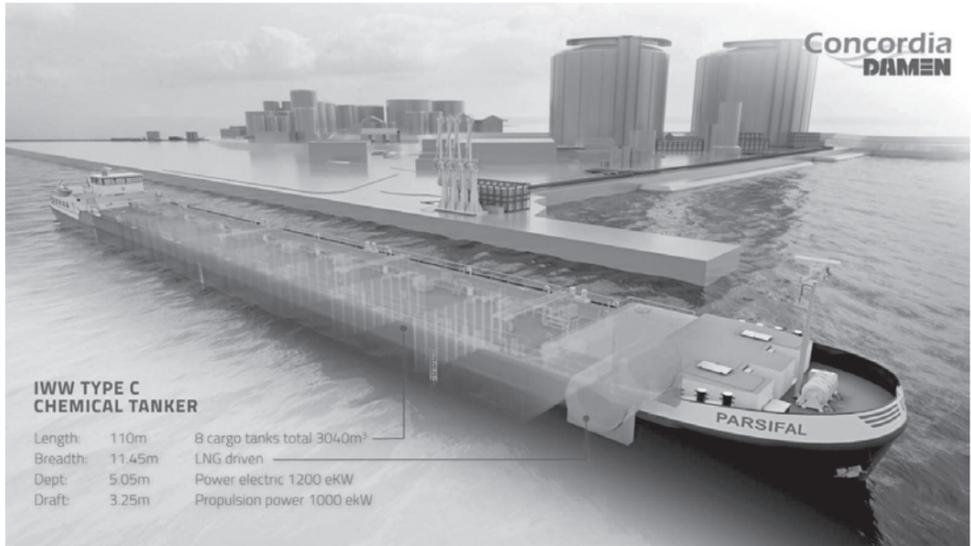
la navigazione da diporto nei pressi della grotta, sia ad intervenire con pesanti sanzioni a un paio di ignari turisti in canoa che c’erano entrati.

Ma è tornata o no la foca monaca a Capraia? I pescatori locali, interrogati, non smentiscono: anzi, sostengono che la foca monaca si è rivista in zona da qualche anno, più meno sporadicamente. Come del resto è riapparsa a Giannutri, a Pianosa e - dicono - anche su alcuni siti della Corsica Orientale. L’ente parco ha piazzato una telecamera a infrarossi nella grotta di Capraia, ma non si sa ancora con quale risultato. Di foto chiare non ce ne sono: e anche quelle fornite da turisti naturalisti sono prese da lontano, poco chiare e non certo esaurienti.

Va anche ricordato che la foca monaca non era scomparsa totalmente dai nostri mari. Ne sono state segnalate anche nel recente passato in Sicilia e in Sardegna: mentre è documentata la loro presenza sulle isole greche. Può darsi che il 2020, con la drastica riduzione del movimento delle navi da turismo e del diporto nautico, abbia favorito il loro ritorno verso il Nord Tirreno. Per gli ottimisti, è almeno un piccolo regalo in positivo che il Covid ci ha fatto. Si attendono ora le riprove.

### SPECIALIZZATE PER IL TRASPORTO FLUVIALE

## Shell ordina 40 chiatte a GNL



IWW TYPE C CHEMICAL TANKER

Length: 110m  
Breadth: 11.45m  
Dept: 5.05m  
Draft: 3.25m

8 cargo tanks total 3040m³  
LNG driven  
Power electric 1200 eKW  
Propulsion power 1000 eKW

AMSTERDAM – Il cantiere olandese Concordia Damen ha firmato, secondo Conferenza GNL - un contratto con Shell per la costruzione di 40 chiatte cisterna destinate al trasporto di prodotti petroliferi sulle vie navigabili interne europee, che saranno dotate di un motore a doppia alimentazione e funzioneranno a GNL per la maggior parte dei loro viaggi. Noleggiate da Shell, ma gestite da VT Group/Marlow, le navi

lunghe 110 metri e larghe 11,5 metri avranno un pescaggio molto basso - di 3,25 metri - per massimizzare la loro capacità di trasporto (circa 3.000 metri cubi) sulle reti fluviali di Olanda, Belgio e Germania.

Questa nuova generazione di “petroliere d’acqua dolce”, denominata Parsifal, trasporterà principalmente oli minerali tra Anversa, Amsterdam, Rotterdam e la rete del Reno. La costruzione della prima

chiatta dovrebbe iniziare entro il 2020 e la consegna della prima unità dovrebbe avvenire nel novembre 2021. Successivamente, il cantiere navale consegnerà una nave ogni mese, fino a dicembre 2024.

Con tale ordine, Shell ha confermato la sua risoluta preferenza per lo sviluppo di una flotta alimentata a GNL al fine di soddisfare gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto marittimo in Europa.

### PER LE AZIONI VIRTUOSE DI TUTTI I GIORNI

## La piccola guida di Marevivo

ROMA – L’associazione ambientalista Marevivo scrive che “il nuovo anno è arrivato e mai come ora abbiamo desiderato di lasciarci quello vecchio alle spalle. Vogliamo un 2021 che sia completamente diverso, è vero, ma non basterà chiudere gli occhi e aspettare che cambi tutto, dobbiamo essere noi a costruire un anno migliore, per garantirci un futuro più sostenibile e resiliente”.

“Il 2020 ci ha mostrato - con-



tinua l’associazione - quanto la pressione sul nostro pianeta abbia ormai raggiunto il punto di non ritorno, e solo modificando i nostri comportamenti quotidiani potremo

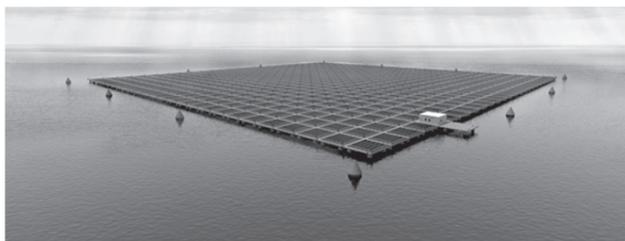
davvero chiudere la porta in faccia a questo terribile anno, e assicurarci di non viverne mai più in futuro.

“Ogni azione, anche la più piccola, può fare la differenza, per questo abbiamo pensato di preparare una piccola guida alla sostenibilità per la vita di tutti i giorni, con consigli utili e pratici su come ridurre la tua impronta sull’ambiente”.

La guida è scaricabile gratuitamente dal sito istituzionale di Marevivo Onlus.

### PER PRODURRE ENERGIA ELETTRICA SULLA SUPERFICIE DEL MARE

## Saipem propone i pannelli flottanti



MILANO – Con l’accordo di cooperazione firmato con Equinor, la multinazionale italiana Saipem ha portato il suo knowhow e il suo storico bagaglio offshore nel segmento del solare marino. Un’impresa fatta di esperienza e volontà d’innovare - scrive “Rinnovabili.it” - progettando un domani di isole energetiche verdi.

Il progetto consiste in moduli fotovoltaici marini da combinare con turbine eoliche galleggianti, elettrolizzatori offshore e sistemi di acquacoltura, per dare un nuovo volto alla cosiddetta Blue Economy. Questo il futuro che Saipem immagina - continua l’articolo apparso sul quotidiano online citato sopra - per la transizione energetica mondiale.

La multinazionale italiana sta ridefinendo il suo ruolo nel comparto energetico ampliando il portafoglio tecnologico green con soluzioni di ultima generazione. E lo fa, ovviamente, partendo dalla sua decennale esperienza nel settore offshore.

Tra le prime tecnologie verdi a prendere il largo - continua “Rinnovabili.it” - c’è il nuovo modello di fotovoltaico flottante, messo a punto in collaborazione con la norvegese Equinor. A marzo di quest’anno le

due società hanno firmato un accordo di cooperazione con l’obiettivo di realizzare soluzioni ad hoc per l’installazione di pannelli solari galleggianti vicini alla costa. Al centro dell’“intesa c’è il concept sviluppato in-house da un’altra realtà norvegese: la Moss Maritime, uno dei fiori all’occhiello della nuova divisione XSIGHT di Saipem.

La società ha creato un design che facilita la costruzione e la installazione di impianti fotovoltaici in acqua. Si tratta di una piattaforma galleggiante, modulare e flessibile, che può essere personalizzata in base al luogo d’installazione e alla potenza cercata. Cosa ha di speciale? Che al contrario dei sistemi su cui poggia l’attuale tecnologia del solare galleggiante - destinato per lo più a laghi artificiali, cave sommerse o bacini idroelettrici - il concept di Moss Maritime non teme un ambiente più ostico ma dalle potenzialità illimitate: il mare. È in grado cioè anche di sopportare onde forti e venti altrettanto potenti.

### DA UN PROGETTO DI RICERCA, FINANZIATO DALLA REGIONE CAMPANIA

## kWngo per ricarica Ultrafast alimentata da energia solare

Caricata in 15 minuti una Porsche Taycan da 93 kWh, con energia rinnovabile prodotta da impianto fotovoltaico

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

ad alto contenuto tecnologico.

Il primo prototipo di kWngo, pronto ora per la fase di sperimentazione, arriverà presto all’industrializzazione e alla commercializzazione da parte dell’azienda, una società E.S.CO. (Energy Service Company) milanese con una sede a Salerno, specializzata in progetti di efficienza energetica.

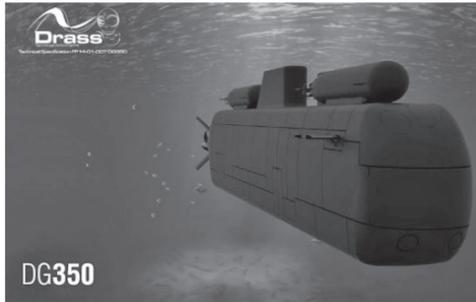
Al test, avvenuto nel laboratorio del Dipartimento di Ingegneria Elettrica e delle Tecnologie dell’In-

formazione dell’Università, kWngo è riuscita in 15 minuti a ricaricare una Porsche Taycan 4S con carica Ultrafast a 320 kW. Taycan 4s è la prima vettura elettrica della casa tedesca che monta batterie dalla potenza di 93 kWh.

La stazione ha caricato l’auto con energia rinnovabile, è infatti alimentata da un impianto fotovoltaico da 100 kWp, composto da 300 pannelli, installato da Samsò sul tetto del

UNA JOINT VENTURE MOLTO SIGNIFICATIVA PER L'AZIENDA LIVORNESE-RUMENA

## La Drass insieme a Saipem sul soccorso ai sommergibili



Nelle foto: Un Rov in dotazione della Marina Militare e un mini-sommergibile da alta profondità.

LIVORNO – La notizia, rilanciata anche pochi giorni fa dal Sole24Ore, è che la Marina Militare italiana ha commissionato alla Saipem un nuovo sistema automatizzato di soccorso e salvataggio per gli equipaggi dei sottomarini, che verrà installato su una nave in costruzione per l'assistenza dei mezzi subacquei. Per la Saipem si tratta di un mercato nuovo, promettente per lo sviluppo, da affiancare a quello tradizionale dell'offshore. Ma la notizia nella notizia è che partner importante della commessa è la livornese Drass, azienda che opera da tempo in campo sub militare e

civile con una forte presenza anche in Romania. E con una presenza assai defilata ma storica a Livorno.

La storia della Drass, nata come Galeazzi - dal suo fondatore progettista di eccezionali scafandri da alta profondità - poi diventata Cosmos sotto la guida dell'ingegner Sergio Cappelletti, quindi trasferitasi a forza in via degli Arrotini (dopo una dura polemica per la sua precedente ubicazione sacrificata dalla viabilità comunale) è una storia di estrema specializzazione: fatta di camere iperbariche, midjet, automatismi sottomarini, Rov e molto altro coperto da segreti militari. Le sue tecnologie hanno

procurato appalti alle marine di Romania, Korea e probabilmente altri paesi non dichiarati. Il catalogo su Internet della Drass è impressionante: ci si possono trovare dalle camere di decompressione ai mezzi d'assalto sub derivati dai "maiali" della X Mas, fino ai sottomarini civili e militari, con caratteristiche classificate.

La collaborazione con Saipem segna un importante passo avanti non tanto sul piano delle tecnologie, quanto su quello commerciale, grazie al mercato civile nettamente superiore che Saipem raggiunge rispetto all'ex Cosmos di Salviano.

CONFERMATO DAI DATI UFFICIALI DELL'ACI

## Meno incidenti stradali con il blocco per Covid

Determinante il fermo quasi totale della circolazione in alcuni periodi dell'anno 2020



ROMA – I dati ufficiali lo confermano senza più dubbi: diminuisce in maniera significativa (doppia cifra), la mortalità stradale in Italia. Le stime ACI-ISTAT - relative ai primi nove mesi del 2020 - evidenziano un calo, rispetto allo stesso periodo del 2019, di incidenti con lesioni (-29,5%), vittime (-26,3%) e feriti (-32%).

Dal 1° gennaio al 30 settembre scorso 90.821 incidenti hanno causato 1.788 morti e 123.061 feriti. Il drastico calo della mortalità rilevata nel periodo di riferimento, però - sottolinea l'ACI - non consente di raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime della strada entro il 2020.

Nei primi nove mesi di quest'anno, infatti, il numero dei morti è calato del 43,1% rispetto al 2010 e del 66,4% rispetto al 2001.

Purtroppo il miglioramento del fenomeno dell'incidentalità stradale non è la diretta conseguenza di comportamenti virtuosi o legata al miglioramento della sicurezza stradale. Il contributo maggiore, che ha influito in maniera determinante, è stato il periodo del lockdown imposto dai decreti governativi per contenere la diffusione del contagio da Covid-19.

La riduzione dei sinistri è, soprattutto, il risultato del blocco quasi totale della circolazione dal mese di marzo e fino a maggio scorso. Nel periodo gennaio-settembre 2020 le percorrenze medie sulle strade extraurbane principali sono calate del 23%, mentre le nuove iscrizioni di auto del 33%. Diminuzioni più sensibili sono state registrate nei primi sei mesi dell'anno ed in particolare ad aprile, in pieno lockdown.

SU PROPOSTA DEL DEPUTATO LIGURE RIXI

## Diritti doganali in scadenza differimento di 60 giorni?

Determinante il fermo quasi totale della circolazione in alcuni periodi dell'anno 2020

GENOVA – “Per limitare gli effetti economici devastanti provocati dalla diffusione del Covid-19 e assicurare un'adeguata liquidità alle aziende coinvolte, è stato proposto dal deputato ligure Edoardo Rixi (Lega) un emendamento al decreto Milleproroghe sulla possibilità di differire di 60 giorni il pagamento dei diritti doganali in conto debito in scadenza tra il 15 novembre 2020 e il 31



dicembre 2020.

Secondo la proposta della proroga possono usufruirne, su loro

richiesta, i soggetti che dimostrino che il pagamento delle stesse comporterebbe gravi difficoltà economiche a causa della riduzione dei ricavi. Uno strumento per soggetti che gestiscono servizi di trasporto merci e trasporto passeggeri terrestre, aereo e marittimo a patto che abbiano il domicilio

fiscale, la sede legale o la sede operativa nel territorio italiano. Un emendamento - ha sottolineato in una sua nota l'onorevole Rixi - che non prevede nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, permettendo a un intero comparto di rifiatore economicamente in un momento di grave crisi provocata dalla pandemia mondiale”.

DAL PROSSIMO 31 GENNAIO LUNGO LA PENISOLA ITALIANA

## Costa riprende il programma in Italia con Costa Deliziosa



GENOVA – In considerazione dell'attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all'emergenza Covid-19, Costa Crociere ha deciso di cancellare le sue crociere originariamente previste tra il 7 e il 31 gennaio.

Costa riprenderà le sue operazioni il 31 gennaio con Costa Deliziosa, che offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per

Costa Smeralda, con mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni.

La Compagnia ha deciso di effettuare questa modifica ai suoi programmi con l'obiettivo di continuare ad offrire la migliore esperienza di vacanza possibile ai suoi ospiti.

La scelta di ripartire con Costa Deliziosa consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell'itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento

derivante dall'evoluzione dello scenario Covid-19 nelle destinazioni, mantenendo un'esperienza di crociera unica ed esclusiva a bordo di una delle navi più belle e accoglienti della flotta Costa.

Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave.

Costa sta provvedendo a informare gli ospiti interessati dai cambiamenti annunciati.

PER LE IMBARCAZIONI DA DIPORTO DI OGNI DIMENSIONE

## Il joystick di Emerson semplifica le manovre

AVENTICS Marex 3D offre un controllo intuitivo, un posizionamento dinamico e una facile installazione



LAATZEN – Emerson ha modificato il sistema joystick AVENTICS Marex 3D per una facile integrazione nelle imbarcazioni esistenti. Progettato per consentire di controllare con una mano yacht, motoscafi e imbarcazioni da diporto, il sistema joystick offre all'utente una precisione eccezionale, per manovre sicure e senza stress. Le funzioni di posizionamento dinamico opzionali completano il pacchetto.

L'attracco delle imbarcazioni può diventare complesso e impegnativo, anche per gli skipper più esperti. In spazi ristretti, il volante, e le trasmissioni sia principali che ausiliarie devono essere azionati contemporaneamente, mentre vento e corrente influiscono sulla direzione dell'imbarcazione. Marex 3D consente di eseguire tali manovre con un solo elemento di controllo, il joystick Marex 3D, e di pilotare l'imbarcazione in modo

intuitivo e preciso. Il capitano può applicare tutta la sua attenzione alla manovra, mentre Marex 3D prende il controllo delle trasmissioni, un ulteriore vantaggio per la sicurezza. Un controllo vettoriale integrato gestisce in modo intelligente i motori e i propulsori, per garantire che l'imbarcazione imiti con esattezza il movimento del joystick. La direzione può essere mantenuta implementando l'angolo di inclinazione nel calcolo.

È possibile, come opzione, selezionare più funzioni di comfort premendo un pulsante. “3D Hold” (Mantenimento posizione 3D) consente di tenere l'imbarcazione in un punto definito, eliminando la necessità di agire manualmente durante l'attesa in corrispondenza di chiuse o bocche di porto strette. Marex 3D controlla in modo intelligente i propulsori disponibili, per mantenere la direzione e la posizione dell'imbarcazione. La modalità di ancoraggio virtuale consente di spostare l'imbarcazione intorno a un punto definito, come se fosse legata a una catena di ancoraggio invisibile. I motori principali vengono azionati in modo da ridurre al minimo il consumo di carburante e

la rumorosità.

Marex 3D è un'integrazione dei controlli per imbarcazioni AVENTICS Marex OS e Marex ECS di Emerson. Il sistema è idoneo per l'uso con la maggior parte dei marchi di motori e propulsori nelle applicazioni con trasmissione a passo fisso e linea di alberi convenzionali, in combinazione con i propulsori ON/OFF e proporzionali. I joystick Marex 3D si possono adattare facilmente, poiché il lavoro di cablaggio si riduce se a bordo è già presente un sistema Marex OS. Rispetto ad altre offerte, la soluzione unica di controllo remoto e sistema joystick combinati riduce i tempi di installazione e di messa in opera.

“Grazie alla facilità d'uso di Marex 3D, le manovre sono diventate molto semplici”, ha spiegato Norbert Volkmer, direttore dello sviluppo aziendale globale, nel settore marino del business Automation Solutions di Emerson. “Che sia integrato in un nuovo progetto o adattato a un'imbarcazione esistente, Marex 3D è facile e veloce da installare e offre a progettisti e armatori di imbarcazioni un modo semplice per migliorare la comodità operativa e la sicurezza”.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION  
TUNISI

SERVIZIO BISETTIMANALE  
(mercoledì e sabato)

PROSSIME PARTENZE DA LIVORNO

m/n «SALAMMBO»

il 13 Gennaio 2021

m/n «T.B.N.»

il 16 Gennaio 2021

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

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

Per informazioni e noli rivolgersi

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL** S.R.L.

LIVORNO - Via Ufficio dei Grani, 9

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

CON NUOVI MEZZI PESANTI E FATTURATO CHE RIFLETTE GLI INVESTIMENTI

## Laghezza SpA in crescita

La Business Unit Trasporti ha superato i 30 mila viaggi nell'anno



LA SPEZIA – Il Covid e le difficoltà del mercato non hanno fermato la crescita della Business Unit Trasporti di Laghezza SpA che ha registrato nel 2020 un incremento di fatturato frutto anche degli investimenti effettuati in nuovi mezzi e tecnologie di monitoraggio innovative.

“Un risultato importante e in controtendenza - afferma il presidente della Laghezza SpA Alessandro Laghezza - perché da un lato conferma il valore di un affiancamento costante della clientela finalizzato alla risposta tempestiva a ogni esigenza: dall'altro, il valore aggiunto di un team, per appunto del Dipartimento Trasporti, che in stretta collaborazione con il settore logistico del gruppo è stato in grado

sempre e comunque di fornire servizi di eccellenza”.

“In un periodo che è stato complesso sotto ogni punto di vista - prosegue Laghezza - non abbiamo mai tirato il freno a mano sugli investimenti, al contrario imprimendo un'ulteriore accelerazione e acquistando nuovi mezzi per la nostra flotta”.

La divisione Trasporti della Laghezza SpA conta oggi su una flotta di più di 120 mezzi, considerando quelli di proprietà, incrementati di 6 unità solo negli ultimi tre mesi, e i vettori a contratto esclusivo. È in grado di offrire soluzioni trasporto per tutte le tipologie di merce operando in tutti i porti italiani, e dai soli porti di Genova e Livorno ha incrementato in modo

significativo il numero dei viaggi che oggi supera quota 30.000. Gli automezzi vengono costantemente monitorati dalla sede centrale, attraverso un sistema informatico avanzato di track and trace, che può essere esteso anche alla merce interna ai container, come nuovo servizio aggiuntivo.

“In un anno così complesso la crescita di fatturato è qualcosa di più di un semplice successo - afferma Enzo Bandoni, responsabile della divisione Trasporti della Laghezza SpA - è la prova della validità di scelte strategiche e di un lavoro svolto in modo coeso da tutto lo staff, che ha garantito ai clienti storici del gruppo un servizio caratterizzato da puntualità, personalizzazione e professionalità”.

GRAZIE AL COMPLETAMENTO DEGLI ATTI CON LE ISTITUZIONI

## Piombino verso il suo “marina”

Prossimi i lavori per trasformare l'area della “Chiusa”



Nella foto: Il progetto della Chiusa.

PIOMBINO – Dopo l'atto sostitutivo della concessione da parte dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, la firma della convenzione urbanistica con il Comune di Piombino e l'autorizzazione dal Genio della Regione Toscana per l'immissione in mare dei massi, il percorso per vedere la realizzazione del nuovo porto della Chiusa si fa realtà, con il supporto delle istituzioni che hanno dato vita a questo progetto: Comune, Regione, Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale.

In questo contesto, Navigo società di innovazione e sviluppo della nautica si occuperà della promozione internazionale del futuro porto turistico di Piombino. Intanto il porto turistico diventa “Marina dell'Arcipelago Toscano”.

Il presidente della cooperativa La Chiusa Lio Bastianini vede in questi atti “la chiusura di un percorso che offrirà alla città una

struttura moderna ed efficace che guarderà al futuro, riappropriandosi di una parte degradata e abbandonata del territorio partendo dalla risorsa più importante di questa città, il mare. Investimenti per decine di milioni che creeranno occupazione e quindi una struttura non solo di partenza per i diportisti verso l'Arcipelago, ma volano per tutte quelle imprese ed attività che ruotano intorno al mondo della nautica”.

Nei prossimi giorni, in accordo con le istituzioni, sarà inaugurato il cantiere.

“Un'opera importante che contribuirà a rendere più appetibile questo territorio - ha commentato Francesco Ferrari, sindaco di Piombino - Questa Amministrazione è, fin dal suo insediamento, attenta ed impegnata ad agevolare tutti quegli imprenditori che vorranno investire con progetti di pregio e strategici. Sicuramente il porto turistico va in questa dire-

zione e può essere strumento di promozione per la nostra costa ed il suo entroterra”.

“Con l'avvio dei lavori si compie un percorso che è partito anni fa, quando ancora ero sindaco, all'interno di un iter che, grazie alla tenacia della cooperativa La Chiusa, valorizza e colloca un segmento fondamentale del Distretto con funzioni dipartistiche e manifatturiere - ha dichiarato Gianni Anselmi, consigliere regionale e presidente della Commissione Sviluppo Economico del Consiglio Regionale -. È inoltre un importante contributo, oltre che un segnale per il futuro della Regione e della costa, che ci sia un coordinamento tra insediamenti dipartistici come Marine della Toscana”.

“Da subito la cooperativa La Chiusa ha lavorato all'iniziativa di realizzare nel porto commerciale un polo della nautica e del diporto - ha sostenuto Claudio Capuano, dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale, che ha seguito la concessione demaniale -. Iniziativa dalla lunga gestazione, che racchiude in sé un duplice valore: dare una risposta alle esigenze dipartistiche minori della città senza fermarsi alla sola logica del turismo da diporto, anzi con una spinta verso il pubblico, grazie alla realizzazione di una parte da destinare al porto peschereccio e cantieristico. Un progetto che nasce dal privato, ma che ben si allinea con gli interessi del pubblico, e che non ha rappresentato costi per il pubblico”.

CON LA STAGIONE DELLE PIOGGE PARTICOLARMENTE INTENSA

## Dal Calambrone i fanghi in Darsena Toscana

Non ancora affrontato l'urgente tema di tombare lo sbocco dei canali mentre si ipotizza una Darsena Europa collegata alle grandi direttrici con ridicoli ponti girevoli



Nelle foto: I lavori per la creazione della Darsena Toscana.

LIVORNO – Quanto sarà possibile utilizzare la Darsena Toscana, che oggi “soffoca” per la contemporanea presenza di containers e ro/ro, in un assetto più moderno e più compatibile alle esigenze della logistica operativa?

L'anno che è appena iniziato

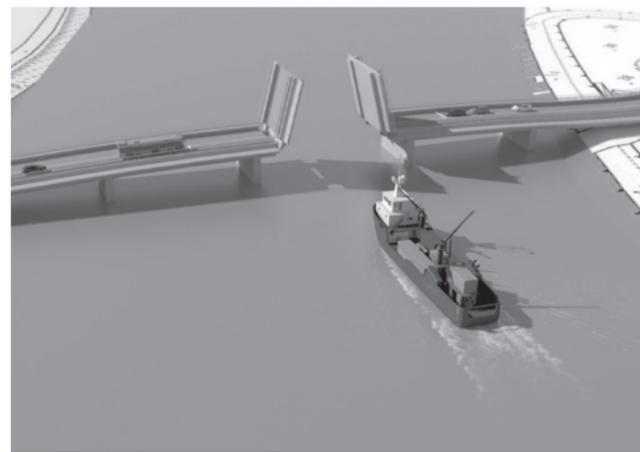
non sembra ancora portare novità rilevanti, almeno secondo le informazioni. I due terminal contenitori che vi operano, il TDT e il “multipurpose” Lorenzini & C., hanno chiuso una stagione 2020 con dati contrastanti: il primo con le difficoltà della pandemia scandite dalla caduta dei traffici

in TEUs, il secondo con analoghe difficoltà della pandemia, ma sorretto dall'impegno in particolare del socio MSC per i containers - impegno molto produttivo - e dalla buona tenuta del multipurpose. Più problemi per i traffici delle auto nella zona della Paduletta e ancora incertezze sulla radice della sponda est, dove l'insediamento del TCO è ancora in attesa di conoscere quanta banchina sarà concessa in sostituzione di quella che dovrà essere lasciata sulla calata Orlando al futuro terminal crociere della Porto 2000.

Il vero problema per la Darsena Toscana tuttavia è lo sbocco della foce dei Navicelli e dello Scolmatore dell'Arno. La stagione delle piogge - che non sembra ancora terminata - ha provocato un pesante flusso di fango in Darsena ed ha di nuovo creato sbarramenti alla foce in mare, compromettendo buona parte dei dragaggi dell'anno scorso. Se si considera che tutta la program-

mazione della Darsena Europa avviene oggi senza aver risolto il problema del tombamento di quello sbocco in Darsena, con i ponti mobili sul canale (unica tra le proposte, il ponte levatoio sul viadotto del Calambrone che è solo un palliativo e non certo la soluzione del “viadotto Bonistalli” scartato chissà perché) siamo davvero a un assurdo logistico. Ovvero: una grande e moderna darsena da 2 milioni di TEUs collegata alla rete autostradale, superstradale e ferroviaria con tre “filini” tutti dotati di sbarramenti mobili, levatoi o girevoli, adatti più a un mandracchio per gozzi che alle grandi aspirazioni.

Le immagini che pubblichiamo si riferiscono a mezzo secolo fa e più, quando si lavorava per



Nella foto: Il ponte levatoio al Calambrone.

creare la Darsena Toscana. È cambiato qualcosa? Oggi ci sono banchine, strutture moderne e consolidamenti a terra: ma l'“ignobile interramento” dello sbocco dei canali da Pisa è rimasto. E sembra che dovrà durare a lungo.

A.F.

**FANFANI**

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

**TUSCANIA**  
international forwarders

**William Shepherd**  
port agents since 1875



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

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



## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### E se poi domani succedesse...

dei porti. Via Corsini da Livorno, entra Guerrieri: via Di Majo da Civitavecchia, entra - anzi, è già entrato Musolino, proveniente da Venezia. A Genova è confermato Signorini, a Trieste è confermato D'Agostino mentre a La Spezia è subentrato Sommariva, a Gioia Tauro è in fase di varo Agostinelli, mentre Annunziata entra a Napoli e lascerebbe il posto nell'Authority del Sud forse all'Agostinelli uscito (suo malgrado) da Gioia Tauro.

Eccetera.

Fin qui, politica reale. E la fantapolitica? Nelle ore in cui stiamo scrivendo si parla di un Governo in fase di ristrutturazione; e quindi di alcuni dei provvedimenti presi dal ministro De Micheli traballanti, anzi a rischio. L'ipotesi che circola è che se Paola De Micheli venisse sostituita - è nel mirino dello scatenato Renzi, insieme ai colleghi Speranza e Azzolina - chi subentrasse al suo posto potrebbe rivedere alcune scelte. Forse non sui neo-presidenti già insediati ma su quelli ancora al muro ma non fucilati formalmente. Fantapolitica, appunto. Ma se domani...

### Grimaldi su Palermo-Cagliari



del territorio. È il caso del gruppo Grimaldi che inaugura il 2021 con un potenziamento della propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo 15 gennaio infatti la nave ro/pax Venezia, che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, servirà anche il porto di Palermo. Il collegamento Palermo-Cagliari - e viceversa - avrà frequenza set-

timanale, con partenza da Palermo il sabato alle ore 19:30 e arrivo nel capoluogo sardo domenica mattina alle ore 9. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì alle ore 19:30 con arrivo previsto nel capoluogo siciliano il giorno seguente alle ore 9.

Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi, il traghetto ro/pax Venezia impiegato sulla nuova tratta ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari di carichi rotabili, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito.

La nave è dotata di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati - alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito - e di una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini.

“Con il lancio del collegamento ro/pax Palermo-Cagliari, diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo”, dichiara Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. “La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine”.

Attualmente, il gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno - Olbia e Civitavecchia - Olbia, nonché numerosi servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il nuovo collegamento tra Cagliari e Palermo ha come obiettivo - dichiara la compagnia - soddisfare la domanda sempre più crescente di trasporto tra le due Isole maggiori.

## Formazione logistica all'Ardenza



Nella foto: Un incontro al centro livornese.

LIVORNO - Il centro interuniversitario dei sistemi logistici dell'Ardenza riprende a lavorare, con tutte le limitazioni purtroppo imposte dal Covid, con una crescente adesione di giovani per le sue specializzazioni. Così come la scuola della logistica di La

Spezia, il centro livornese è oggi all'avanguardia per la formazione dei giovani sulle scienze della logistica, sia terrestre che marittima, con corsi specifici e con il supporto delle catene pubbliche e private che si occupano dei trasporti.

La logistica, nelle sue eccezioni più recenti, sta tornando all'attenzione del sistema Italia dopo essere stata troppo a lungo delegata alle imprese private; e dopo aver subito la colonizzazione da parte dei giganti internazionali. È uno

dei settori, - ha sempre detto la professoressa Colombini, da anni impegnata nel centro dell'Ardenza - che oggi offre maggiori possibilità di lavoro qualificato ai giovani. Purché la loro formazione sia all'altezza con i tempi.

### PER LA PRODUZIONE DI SUPERYACHTS

## AZIMUT/BENETTI primo al mondo

La classifica stilata dall'inglese Global Order Book 2021

#### TOP BUILDERS BY LENGTH

2021 RANK	COMPANY	TOTAL LENGTH (M)	NUMBER OF PROJECTS	AVERAGE LENGTH (M)	NUMBER OF PROJECTS 2020	2020 RANK
1	Azimut-Benetti	3,521	100	35.2	101	1
2	Sanlorenzo	3,089	86	35.9	87	2
3	Feadship	1,162	17	68.4	16	3
4	Ocean Alexander	1,119	35	32.0	31	7
5	Lürssen	1,049	9	116.6	9	5
6	Damen Yachting	1,028	15	68.5	14	6
7	Horizon	721	25	28.8	24	9
8	Overmarine	692	16	43.3	12	10
9	The Italian Sea Group	688	12	57.3	5	NEW ENTRY
10	Heesen Yachts	626	11	56.9	13	8
11	Oceanco	566	5	113.2	3	15
12	Bilgin Yachts	499	7	71.3	5	13
13	Palumbo	442	11	40.2	8	18
14	Baglietto	422	10	42.2	10	11
15	Turquoise Yachts	334	5	66.8	6	14
16	Cantieri delle Marche	329	9	36.6	9	17
17	Heysea Yachts	315	9	35.0	11	12

The decision to remove the Ferretti Group, Princess and Sunseeker from this table was taken as we were unable to independently verify their total length of construction, despite being able to make an educated estimate based on launches, published results, financial declarations and investigations in other parts of the industry. For these builders, we have kept our estimates for their total length of production in the totals for their respective countries. We acknowledge a margin of error of +/- 5 per cent for these estimates. The Ferretti Group, Sunseeker and Princess figures in the 2021 Global Order Book are solely prepared by and are the copyrighted property of BOAT International Media.

boatinternational.com

(credits: Boat International Media Limited)

LONDRA - Per il 21esimo anno il Gruppo Azimut/Benetti di Paolo e Giovanna Vitelli si conferma, secondo l'autorevole Global Order Book 2021, primo produttore al mondo di super yacht, con una metratura totale pari a 3.521 metri e 100 progetti, valori di gran lunga superiori a quelli degli altri player. Il Global Order Book 2021, la classifica stilata ogni anno dall'autorevole testata inglese Boat International che riporta l'andamento del settore degli yacht sopra i 24 metri relativamente ai dati sugli ordini effettivi, ha riconosciuto il Gruppo Azimut/Benetti come primo produttore di super yacht al mondo con 3.521 metri lineari di yacht sopra gli 80 piedi e ben 100 progetti. Ecco la classifica secondo il Global Order Book.

Il report di Boat International ha considerato l'attività di 179 cantieri nel modo che costruiscono imbarcazioni sopra ai 24 metri, determinando che Azimut Benetti, primo in classifica, detiene il 12% del mercato di questo segmento rispetto agli 821 progetti analizzati e vanta un distacco del 16%, sempre relativamente al numero di progetti, e di 432 metri - idealmente pari a 18 imbarcazioni di 24 metri - rispetto al secondo classificato.

Questo riconoscimento assume quest'anno un valore speciale se si considerano le difficoltà e gli ostacoli che l'industria nautica, come l'intero mondo dell'impresa, ha dovuto fronteggiare in questi 12 mesi segnati dalla crisi legata alla pandemia.

A questo riguardo è importante ricordare non solo la tempestività e l'efficacia con cui il Gruppo ha risposto alla complessità del momento, ma soprattutto la determinazione con cui l'azienda ha tenuto stabili e immutati gli investimenti

destinati allo sviluppo di nuovi prodotti. Una scelta che è stata ripagata dall'arrivo sul mercato di modelli che prima ancora di toccare l'acqua hanno registrato l'apprezzamento dei clienti e sono stati acquistati "sulla carta", come nel caso dell'Oasis 40M di Benetti, di cui, a soli due mesi dal debutto sono state vendute ben 12 unità e del Trideck di Azimut Yachts, che ha già venduto 5 unità prima ancora della sua presentazione ufficiale. Grande successo anche per la produzione di Benetti in

alluminio e acciaio con particolare riferimento alle categorie B.Yond, B.Now e Custom. Oltre alle recenti vendite di 2B.Yond 37Me 3B.Now 50M, sono infatti in costruzione nel cantiere Benetti di Livorno 6 yacht custom con scafo in acciaio dai 60 metri di lunghezza e oltre.

La leadership di Azimut/Benetti è dunque il risultato degli storici asset del Gruppo - la ricerca costante di codici innovativi, la spinta alla tecnologia più avanzata, la solidità finanziaria e, non ultima, una rete distributiva e di assistenza capillare in tutto il mondo - oltre che della capacità di leggere con grande anticipo le aspettative degli armatori, tra cui la crescente attenzione ai temi della sostenibilità.

Da un punto di vista geografico, infine, si conferma cruciale la rilevanza che Azimut/Benetti detiene nelle aree di maggior importanza per le vendite di super yacht, come gli Stati Uniti dove il Gruppo è da anni leader di mercato, e in quelli particolarmente promettenti, come si stanno dimostrando i paesi del Sud Est asiatico.

“Dedichiamo questa vittoria a tutte le persone della nostra azienda e ai nostri clienti, della cui fiducia siamo grati e onorati - ha dichiarato Giovanna Vitelli, vicepresidente esecutivo del Gruppo - che così prosegue: Ci aspetta una stagione sfidante, che tuttavia abbiamo iniziato nel migliore dei modi, con un portafoglio ordini già molto consistente, ovvero 80% per Benetti e 60% per Azimut Yachts, e ben 9 prodotti in pipe line che verranno proposti al mercato nei prossimi 10 mesi.”

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

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

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

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



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

## Attenti ai fondi d'investimento sul demanio

Dal dottor Francesco Ruffini, già al vertice del porto di Livorno fin dai tempi dell'Azienda Portuale, riceviamo:



Francesco Ruffini

Egregio direttore, finalmente ci siamo lasciati alle spalle, senza nessun rimpianto, l'orribile anno 2020, ma persiste il timore che altri guai devastanti possano raggiungerci, a seconda degli effetti dei vaccini, anche per gran parte del Nuovo Anno.

La pandemia originata dal Corona Virus ha portato con sé lutti, devastazioni, stravolgimenti delle nostre vite.

Ha anche oscurato taluni gravi dinamiche che, originate già in passato, hanno preso oggi nuovo impulso.

Intendo riferirmi ai sempre più massicci interventi nelle attività portuali dei Fondi d'Investimento, che dietro la semplice acquisizione di quote sociali e pur con evidenti profitti per le parti interessate, tendono ad ottenere il controllo delle società concessionarie di beni demaniali per la gestione di attività terminalistiche, con conseguente variazione del management, dei piani d'impresa, dei flussi di traffico.

Ed allora si pongono alcune necessarie riflessioni. Premesso che il rilascio di qualsiasi atto concessorio,

per consolidata affermazione dottrinale e giurisprudenziale, è subordinato al riconoscimento del c.d. "intuitus personae", trattandosi di spoliazione - sebbene temporanea - di un bene pubblico a favore di un privato, è da chiedersi se sia legittimo il disinteresse dell'Amministrazione concedente rispetto a fatti che mutano sostanzialmente i termini della concessione.

Oppure, se non sia necessario esperire le procedure imposte dall'art. 46 Codice Navigazione per il subingresso di altri nel godimento della concessione, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione dell'Autorità concedente - con rideterminazione del canone ove occorra..

Si tratta - all'evidenza - di tematiche meritevoli di adeguato approfondimento nelle sedi competenti, ma fin da adesso riscontrabili in occasione degli ordinari controlli di gestione. Con i migliori saluti.

Francesco Ruffini

\*

Il tema che lei giustamente solleva dovrebbe essere tra quelli primari non soltanto nell'attenzione delle singole Autorità Portuali ma anche a livello ministeriale: perché una disciplina così importante come lei richiama non può né deve rischiare di essere applicata a macchia di leopardo nei singoli porti, secondo le interpretazioni locali. Giusto quindi anche il suo richiamo all'art. 46 del Codice della Navigazione, di cui troppo spesso ci si dimentica. Grazie.

## Assistenza sanitaria ai marittimi con i SASN a Palermo

Dal deputato siciliano onorevole Vincenzo Figuccia riceviamo:

"Da fonti attendibili parrebbe che il SASN, ufficio che si occupa di assistenza sanitaria per gli operatori marittimi, sarà trasferito dalla sede attuale di Palermo al comune di Monreale".

"Ancora una volta prendiamo atto che attraverso questa azione si voglia mettere il dito nella piaga, penalizzando l'intera categoria di lavoratori marittimi.

Dopo che la sede dell'ex cassa marittima IPSEMA di Palermo, infatti, è stata spostata a Mazara del Vallo, togliendo l'assistenza familiare e le visite specialistiche, per i lavoratori bisogna mantenere l'ufficio SASN adeguandolo alle normative vigenti, affinché rimanga più vicino possibile a tutte le Capitanerie, come peraltro accade nelle altre città d'Italia, in modo da non creare disagi ai lavoratori marittimi che necessitano di assistenza sanitaria ad esempio".

"Per tali motivazioni nell'intento di scongiurare disservizi dovuti allo stato di agitazione annunciato dagli operatori marittimi, auspico interventi immediati da parte del Governo regionale, al fine di mantenere l'ufficio SASN nella sede attuale di Palermo".

\*

Il decentramento delle strutture di assistenza per i marittimi è in effetti uno dei problemi che in campo regionale porta a creare disagi da una parte, favorendo un'altra parte dove i marittimi sono anch'essi numerosi. E il caso dell'IPSEMA, spostata a Mazara del Vallo dove la marineria locale - numerosa e di tutte le età - si sentiva troppo lontana dall'istituto. Trovare una giusta compensazione è difficile, ma l'appello dell'onorevole Figuccia pone alla Regione l'opportunità di verificare al meglio.

## Commissari oppure presidenti nei porti?

Dal lettore Franco Tonelli, abbiamo ricevuto su Facebook il seguente commento al dibattito sui commissari per le infrastrutture portuali urgenti.

Commissari trasformati in presidenti non vanno bene per il porto di appartenenza, figuriamoci per altre realtà. Presidenti che migrano da un porto all'altro spesso non avevano le giuste competenze altrimenti è incomprendibile il loro trasferimento se non in pura chiave politica.

Chi ha dimostrato competenza resti al suo posto, chi non ha svolto al meglio i compiti a cui era preposto non venga riconfermato in tale posizione cambiandogli la locazione

\*

Ci scusiamo intanto per il ritardo con cui pubblichiamo questo commento: problemi sulla rete, non certo sottovalutazione dell'intervento. Che meriterebbe una lunga e approfondita disamina.

Condividiamo totalmente la seconda parte del messaggio: competenze - ma anche concreta applicazione con buoni risultati - andrebbero premiate nell'attuale fase di rinnovi delle presidenze delle AdSP. Sul "niet" alle attribuzioni di commissari speciali per i lavori portuali urgenti ai presidenti delle AdSP, d'accordo sul fatto che i suddetti commissari devono avere le competenze tecniche: meno d'accordo al "niet" assoluto. Se un presidente di AdSP è un tecnico competente sul tema, perché no? Si risparmierebbe danaro pubblico, tempo di nomina, burocrazia. Vale insomma il principio che Tonelli sottolinea: competenze per prima cosa. No invece ai tabù di principio.

### 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 attachi 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.

## Lauree e competenze a S. Vincenzo

Riceviamo dal lettore Gennaro (Roberto) Ceruso:

Leggo, nell'inserito "ilCercaLavoro" del Tirreno dello scorso 29 dicembre, che il Comune di San Vincenzo intende assumere, a tempo indeterminato, un dirigente in possesso della laurea magistrale in giurisprudenza per l'Area Urbanistica e Lavori Pubblici che, a mio parere, vedrebbe più adatta una laurea magistrale in architettura od ingegneria nelle quali è già compreso un esame di diritto. Mi si potrà obiettare che quel dirigente dovrà affidare lavori operando attraverso bandi/gare dove gli aspetti legali sono importanti ma credo che i bandi siano standard; e per quei rari casi in cui sia necessario inserire alcuni aspetti non compresi nelle formule standard, quel dirigente potrà sempre avvalersi della consulenza dei legali del Comune od anche di enti pubblici di livello superiore. Comunque, non mi meraviglio più da quando un laureato in lettere fu messo a capo della Banca d'Italia. Firmato: un cittadino amante delle cose logiche.

\*

I misteri delle macchine burocratiche, da quella nazionale a quelle comunali, non devono sorprendere. Perché la logica è una cosa, i concorsi spesso sono un'altra. Va anche ammesso che oggi operare nel campo delle gare richiede prima di tutto d'essere dotati di una competenza e uno "scudo" legale a prova di bomba, vista la facilità con cui chi non vince ricorre al TAR di turno.

## Mediceo, che brutta immagine



Gentile direttore, le allego a queste poche righe via mail la foto che solo parzialmente illustra come si presenta quell'area del porto mediceo di Livorno dove spesso approdavano le navi da crociera. E dove oggi permane - ormai da mesi - una delle già grandi della Carnival, in domicilio coatto causa pandemia con parte dell'equipaggio.

Essendo un pescatore di canna, e non più giovanissimo, frequento da anni il Mediceo, specie sulla parte esterna, dalla ex banchina 75 alle scogliere che proteggono il moletto dell'Asso-

nautica. Un tempo, dove oggi ci sono erbacce e anche una carcassa di automobile a metà cannibalizzato, c'erano i capannoni dei cantieri Orlando e prima ancora una zona militare. Tutto sparito, ma almeno sul piano dell'immagine non è stato un guadagno. Ora si parla di un porto turistico, e ben venga, ma ci vorrà del tempo. E tutto questo brutto biglietto da visita, specialmente se riprenderanno - come tutti speriamo - le crociere?

Roberto Chiesa

\*

Con i tempi lunghi ormai tradizionali per realizzare tutte le infrastrutture italiane, ha ragione il lettore: non dovremmo attendere che sia realizzato il "marina". Sul quale ci sono anche parecchie incertezze relative all'estensione proprio nelle aree della foto: di competenza, si dice, in parte dell'AdSP, in parte del Comune, forse in parte anche dell'ex cantiere Orlando, oggi cantiere Benetti. Lasciare in questo stato di sporcizia e di abbandono questo pezzo di porto - anche oggi frequentato da molti livornesi, ma anche dalla nautica, dai passeggeri, dai servizi - non è certo il migliore dei biglietti da visita. E non crediamo ci vorrebbe molto almeno per una pulizia, la rimozione di relitti d'auto ed altre macerie e una decorosa pavimentazione. Purtroppo la stessa darsena presenta ancora sulla ex 75 due grandi gru mai utilizzate ed oggi da rottamare, e in acqua alcuni pontoni anch'essi residui di chissà quali falliti progetti, insieme (da qualche tempo) anche alla storica Gregoretti, che a quanto fare non ha pace. Di chi dunque le responsabilità?

## Gli ISA e gli esclusi

Dal lettore Marino Pessina riceviamo:

Devastati dalla pandemia e ammazzati dagli ISA.

Gli indici di affidabilità non sono stati sospesi per tutti: restano escluse le aziende con bilancio infrannuale. Per molte realtà italiane si apre un problema: chi ha chiuso l'anno fiscale a giugno o settembre 2020 vede escluse dal calcolo le perdite dei mesi della pandemia, considerati come "normali".

È un problema non da poco, che rischia di compromettere lo sforzo della ripartenza per il 30% delle imprese italiane (tante si stima siano quelle che hanno un bilancio infrannuale).

Fioccano le votazioni negative per molte aziende che stanno combattendo per resistere e ripartire, perché lo Stato nel calcolo degli ISA non tiene conto delle perdite dei mesi della pandemia.

Il problema si presenta a chi ha un bilancio infrannuale, cioè che chiude al 30 giugno o al 30 settembre 2020, a cui vengono applicati gli ISA del periodo d'imposta 2019.

In altre parole, nonostante il fatto che il bilancio di queste aziende sia stato fortemente penalizzato dall'intero periodo del primo lockdown, gli indici sintetici di affidabilità fiscale non ne tengono assolutamente conto e considerano i 12 mesi da luglio 2019 a giugno 2020 o da ottobre 2019 a settembre 2020 come se il Covid non avesse mai colpito.

Il risultato è che il rating delle aziende si abbatte e nel migliore dei casi si dimezza.

Il timore degli imprenditori non è tanto quello di vedere scatenarsi controlli a raffica, quanto di vedere falsati tutti i parametri della ripartenza.

Infatti, come previsto dal Decreto Rilancio, l'Agenzia delle Entrate ha chiarito che dal prossimo anno il giudizio di affidabilità del contribuente deve essere basato anche sui risultati dell'applicazione degli ISA per il periodo d'imposta 2019.

Ma per tutte quelle aziende che hanno un bilancio infrannuale, il risultato degli ISA non è veritiero e profondamente penalizzante. Insomma: devastati dalla pandemia e ammazzati dagli ISA.

www.lagazzettamarittima.it

SEGUICI ANCHE SUL WEB

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## TAR Toscana: altri due ricorsi

non rivendicabili. Il salvataggio del cantiere navale Fratelli Orlando, dopo l'eroica (?) maneghina esperienza della cooperativa, era diventata una priorità sociale che ha fatto accettare tutto. Oggi, a distanza di una generazione, l'ex cantiere navale diventato Benetti è una realtà consolidata a livello mondiale per i grandi yachts e sia pure con le sue difficoltà - la mancata vendita del terzo gigayacht pesa ovviamente sui conti - da lavoro a centinaia di specialisti, non solo a Livorno ma in tutto il territorio. La contropartita è che l'operazione immobiliare connessa è in corso, sia pure in ritardo e con tutti i problemi creati dalla pandemia: basta affacciarsi sull'ex Darsena Nuova per verificare la crescita di immobili più o meno residenziali dove un tempo c'erano capannoni e piazzali. E in diretto collegamento, doveva partire la realizzazione del "marina" nel Mediceo, vero e proprio polmone - secondo i progetti - dello stesso cantiere Benetti, per il refitting e la manutenzione invernale degli yachts (si è già scritto che refitting e manutenzione portano più utili della stessa costruzione). I nuovi ricorsi al TAR sul "marina", dopo che la speciale commissione per l'assegnazione aveva passato al microscopio tutte le possibili cause ostative, non aiuta l'economia: anche se è comprensibile da parte di chi, in questi anni di interregno, ha utilizzato il Mediceo per attività sociali, dipartistiche e qualche volta al limite delle concessioni.

Non ci permettiamo di entrare nel merito del problema: come non lo facciamo per quanto riguarda il ricorso sui bacini. Solo un'osservazione: il tempo, in economia, non è una variabile secondaria. Anzi, molto spesso è l'elemento determinante di un successo o di una sconfitta. Sperando che ad essere sconfitta non sia l'economia livornese.

## Il bio-diesel salverà l'ENI?

il prodotto fino al metanolo, e una raffineria-bis per produrre non più benzina e gasolio ma Hydrotreated Vegetable Oil, ovvero carburanti verdi (bio-diesel) da oli e scarti vegetali e animali: come sostengono i sindaci del territorio, Salvetti per Livorno e Antolini per Collesalveti, che hanno tenuto sul tema una conferenza stampa a inizio settimana. L'ENI sembra ci starebbe. La Regione sembra sia disponibile a cambiare idea (Giani dixit) adottando la linea che ogni ATO deve risolvere il problema dei rifiuti in casa propria (ma l'idea di trattare le plastiche serviva più che altro a risolvere i problemi fiorentini). I sindacati della raffineria ENI di Livorno sembrano più vicini alla linea dei sindaci che non a quella di Firenze. E il dibattito sta investendo, come sempre, la politica sia locale che nazionale.

Senza addentrarci nella babele dei mille temi collegati, è opportuno ricordare - come è stato detto da Salvetti e da Antolini in conferenza stampa, che nessuno ha la bacchetta magica per far sì che la conversione della centrale ENI avvenga in un lampo. Ci vogliono circa 500 milioni, bisogna bonificare una vasta zona ed abbattere molti impianti: e anche se ci si trovasse tutti d'accordo, per partire con i lavori non è ipotizzabile una data prima del 2024. La burocrazia vorrà i suoi tempi, essendo ancora in vigore il protocollo ufficiale tra Regione Toscana, ENI e Azienda rifiuti che le aveva messe d'accordo sul rigassificatore della plastica. E' solo un protocollo: ma in burocrazia, vale come il muro di Berlino. E come il muro, può essere abbattuto ma ci vorrà tanto tempo e tanto lavoro. Anche l'ENI al momento studia la cosa, senza prendere posizione sul cambio d'indirizzo. Tradotto: mettetevi d'accordo sul territorio, poi vedremo.

## Massa critica o essere "predati"

La presentazione da parte del sindaco Salvetti e dei suoi assessori del progetto di riconversione proposto da ENI per la sua centrale livornese - vedi articolo qui a fianco - apre uno spiraglio sulla rivoluzione in corso nel mondo industrializzato, in relazione alla produzione dell'energia, compresi i carburanti, la loro raffinazione e quelli alternativi, in particolare il bio. Tra parentesi, il tema riguarda la raffineria dell'ENI a Stagno e il suo prossimo futuro, che non sembra roseo comunque: ma anche e specialmente il territorio alle sue spalle, fino a Collesalveti (i venti dominanti scaricano tutti i fumi in zona).

L'ENI ha capito da tempo che produrre energia dalle fonti fossili non rende e finirà presto, come è già quasi finita a Livorno. Inoltre sta avvenendo che i paesi produttori di carburanti tradizionali, derivati dal greggio, si stanno sempre più affrancando dai paesi raffinatori. Kuwait, Emirati, Arabia Saudita stanno installando enormi e modernissime raffinerie e diventeremo sempre più loro dipendenti. Come sanno tutti (o quasi) l'auto elettrica e specialmente il TIR elettrico rimarranno marginali a lungo e occorreranno dunque carburanti "Green" per i motori a scoppio. E anche il prossimo futuro dell'idrogeno, per quanto promettente, è - appunto - futuro non prossimo.

Morale: se vogliamo combattere una battaglia con qualche esito di vittoria, gli esperti ricordano che dobbiamo accettare la realtà, ovvero la veloce fine delle nostre raffinerie tradizionali. Può essere un bene per l'ambiente, come certo lo sarebbe la bonifica e la cancellazione dell'area ENI di Livorno (e anche delle altre località italiane comprese nel piano) nonché delle raffinerie. Ma tutelando la componente lavoro, il che non è mai facile senza opportune conversioni e formazioni professionali. Scongiurando poi l'altro pericolo: la campagna acquisti che le grandi economie - Cina in testa ma non solo - stanno sviluppando grazie alla crisi mondiale, che rende fragile il nostro sistema. Chi può - si vedano nell'auto le recenti aggregazioni dei brand europei in Stellantis - si associa per fare massa critica. Per i "nani economici" il rischio è la predazione. Così l'ENI ci prova a creare un suo sistema di riutilizzo delle centrali di raffinazione. Aveva proposto la produzione di bio-carburante da processi "puliti" di trasformazione della plastica. Dal suo punto di vista una soluzione. Il territorio non ne vuol sapere, punta sulla trasformazione "pulita" degli oli vegetali e residui animali in bio-diesel. Sotto pressione dai Comuni, la Regione ha aperto un tavolo di trattative. Il che configura tempi non certo brevissimi. E non bastano le paginate sul quotidiano locale per accelerare. Il rischio: che l'ENI si stufi di Livorno e arrivi qualche predatore. Che come sta succedendo a Piombino alle acciaierie, imporrà poi la sua scelta sulla punta delle sue (metaforiche) baionette.

## A Grimaldi la Eco Barcelona

a far parte della flotta entro la fine di questo mese. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile.

La Eco Barcelona, che batte bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5<sup>th</sup> Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design

unico, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly.

La Eco Barcelona è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità.

L'eccellente performance ambientale della Eco Barcelona è il risultato dell'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ne ottimizzano i consumi e le prestazioni. In più la nave, che è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo "Zero Emission in Port®". Quando è ferma in banchina, infatti, la Eco Barcelona utilizza l'energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m<sup>2</sup> di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, una volta arrivata dalla Cina la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia.

"Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire", ha dichiarato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. "Grazie alle nuove navi sempre più efficienti, anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità".

## Nove mesi di crisi dura

setentrionale un bilancio che va inquadrato nella attuale situazione generale di emergenza; che, come descritto, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto. Le statistiche portuali dei primi 9 mesi del 2020 - fornite oggi da palazzo Rosciano - confrontate con i dati del corrispondente periodo del 2019, presentano una movimentazione complessiva in tonnellate in flessione del 17,8%, un traffico contenitori in TEUs in calo del 10,2%, un decremento del 16% del numero dei mezzi rotabili sbarcati/imbarcati, una riduzione del 39,3% del traffico di auto nuove, una riduzione del 26% degli arrivi/nave, nonché un decremento nel settore passeggeri del 97,3% dei crocieristi e del 32,2%, del traffico dei traghetti. Un quadro dunque pesante, che tocca anche il settore più importante, quello dei ro-ro.

Tra i traffici commerciali - continua la nota di palazzo Rosciano - il settore che ha risentito maggiormente del lockdown è stato quello dell'automotive che nei mesi di aprile, maggio e giugno ha registrato nel numero di auto nuove movimentate dallo scalo di Livorno decrementi rispettivamente del -76%, -74% e -65,6% rispetto ai corrispondenti mesi dello scorso anno. Negli ultimi mesi è stata tuttavia rilevata una ripresa che ha portato il settore a dimezzare la contrazione complessiva da inizio anno (-39% nei primi 9 mesi dell'anno rispetto al 2019).

I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta Kraft e legname), sono invece

risultati l'unico traffico commerciale in positivo, con quasi 1,3 milioni di ton movimentate con un aumento del 4% rispetto al corrispondente periodo del 2019. Il traffico tiene perché nella crisi il lavoro delle cartiere, tradizionali clienti del porto di Livorno, è aumentato.

Per quanto concerne il settore passeggeri traghetti, in questi primi nove mesi sono stati complessivamente totalizzati nei porti dell'AdSP MTS oltre 5,3 milioni di unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 32,2% in termini percentuali rispetto al 2019 pari ad oltre 2,5 milioni di passeggeri in meno. Ciononostante, negli ultimi mesi si può notare una ripresa del settore che tuttavia continua ad essere fortemente influenzato dalla pandemia di Coronavirus.

Per il settore delle crociere, con l'attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo fino al mese di agosto, anche a causa dei formali provvedimenti governativi, le perdite sono state ancora più rilevanti, con una contrazione di oltre il 97% sia del numero dei crocieristi che del numero di scali (n. 271 navi in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019 a Livorno, n. 70 navi a Portoferraio e n. 10 navi a Piombino).



Nella foto: Il balletto dei robot della Boston Dynamics.

robot vagamente umanoidi (più un robot-cane). Erano il prodotto della Boston Dynamics USA, azienda che ha già pronti - tra l'altro - il robot infermiere e quello domestico. Per chi ha un minimo di conoscenze sul mondo dell'intelligenza artificiale la cosa non ha sorpreso: già oggi in alcuni ambienti di lavoro i robot, anche se non umanoidi, hanno sostituito gli umani con vantaggi reali. Anche nell'ambito della logistica avanzata, si parla di navi unmanned, di droni-taxi senza guidatore, di minatori d'acciaio e carpentieri sub, eccetera. In Nord Europa si stanno sperimentando rimorchiatori-robot, teleguidati da terra ma con un certo grado di autonomia decisionale.

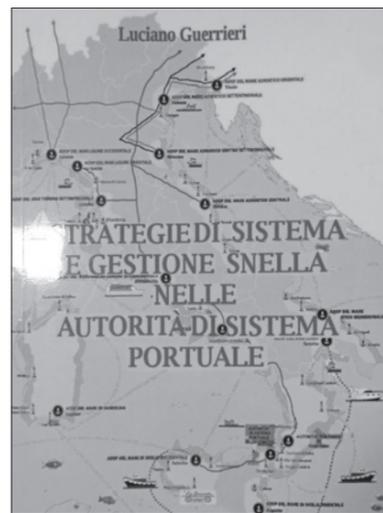
Che ci porta a pensare tutto questo, in tempi (purtroppo perduranti) di pandemia e di crisi del lavoro? Ci dicono che il robot non ci toglierà lavoro, ma anzi ne porterà di nuovo. Ci vuole, però, formazione specializzata, perché il puro lavoro manuale ripetitivo non avrà futuro. Ecco l'esempio: il portuale fino a cinquant'anni fa scaricava ancora sulle spalle le "coffe" di carbone, mentre oggi gestisce con uno smartphone o un portatile un forklift, una gru, un trattore di stiva, eccetera. È il perché oggi la formazione professionale stia dilagando. Chi la considera una trappola per gonzi è invece un gonzo: purché i formatori e gli enti che si propongono non siano a loro volta acchiappa-gonzi.



## LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

### "Strategie di Sistema e gestione snella nelle Autorità di Sistema Portuale" Luciano Guerrieri (edizioni La bancarella)



Circola ormai da qualche tempo, ma l'abbiamo ricevuto - grazie alla cortesia dell'amico autore - solo adesso; credo per una forma di riguardo al toto-presidente delle AdSP in piena corsa. Come a dire: non sono solo un bravo pragmatico di provincia, ho fatto ben più dei compiti a casa.

Il dottor Luciano Guerrieri, a suo tempo sindaco e poi presidente apprezzato dell'Autorità Portuale (prima maniera) di Piombino e dell'Elba, è oggi designato ufficiale dal ministro De Micheli - con tanto di ok di tutta la catena dei consensi - alla presidenza dell'AdSP del Tirreno Settentrionale. Subentrerà all'ingegner Stefano Corsini a inizio marzo. Nell'intervallo aveva anche presieduto la Porto 2000, società in house

dell'AdSP per le crociere traghetti, e poi s'era silenziosamente appartato. Anche a scrivere questo libro. Il suo curriculum è ricco pure sul piano degli studi: laureato a Firenze in Economia e Commercio ha conseguito un master in Supply Chain Management e Industria 4.0 nella business school del Sole-24Ore. Questo libro, diviso in sei macro-capitoli che partono dalla riforma e approdano ai dragaggi portuali, non è soltanto un compendio di normative e di regolamenti, ma affronta proprio il maggior corno della fiamma antica, come direbbe Dante: cioè la necessità e il modo per gestire in maniera snella un irrocervo com'è diventata ogni AdSP italiana: a metà ente pubblico, a metà (come vorrebbe la UE) azienda almeno in parte privatistica e quindi da tassare (semplifico e volgarizzo il concetto).

Gestire in maniera snella ogni singola AdSP però non basta: e bene lo illustra l'autore, anche nello stesso titolo del suo lavoro. Occorre che per le quindici Autorità funzioni - e non solo a parole - una strategia di sistema, che le faccia operare in un unico piano di crescita delle loro funzioni e non come singole monadi, quasi sempre - come adesso - l'una contro l'altra nella lotta per i traffici. Se ne evince, sia pure con la delicatezza da consumato politico che contraddistingue l'autore, come sia mancata e continui a mancare quella strategia nazionale del sistema portuale che deve necessariamente essere alla base di uno sviluppo coerente. Con tutte le giustificazioni e le scusanti del caso Italia, dove niente si aggiusta ma tutto si arrangia: ma anche con un corretto richiamo al principio che se non c'è un sistema nazionale di guida, anche ogni singola AdSP non potrà che arrangiarsi.

Nelle 180 pagine di questo lavoro sono anche raccolti, in un'utile piccola guida, gli acronimi tanto in voga nel mondo della portualità e della logistica con la loro spiegazione. Il che ci dimostra come tante volte anche le piccole cose hanno la loro importanza per capirci e per capire.