

DOPO UN PRIMO TRIMESTRE IN RELATIVA STANCA IN ITALIA

IN CONTEMPORANEA DUE EVENTI A GENOVA E A VENEZIA

Ripartono gli immobili della logistica

Gli investitori puntano sul settore che precede ancora un margine di crescita - Gli uffici invece hanno meno appeal per il sempre più diffuso principio del remote working - Ancora interesse per le infrastrutture

MILANO - I volumi di investimento nel Commercial Real Estate nel secondo trimestre del 2023 - un indice importante anche per la logistica nazionale - sono stati pari a 1,27 miliardi di euro: in forte crescita rispetto al precedente trimestre (+35%), seppur in calo del 56% rispetto allo stesso periodo del 2022. Questo risultato, analogamente a quanto osservato nel resto d'Europa, è stato causato da un ulteriore aumento del costo del capitale, in seguito alle politiche monetarie della BCE per contrastare l'inflazione, determinando così strategie di repricing trasversali a tutti i settori, con conseguenze negative sulla disponibilità e il costo del debito.

Nonostante le incertezze sul mercato dei capitali - dice un rapporto di CBRE - che stanno portando molti investitori a posticipare le proprie decisioni o a presentare offerte con repricing, si osservano comunque importanti operazioni con prezzi vicini ai valori massimi

(segue in ultima pagina)

Il punto sull'Economia del Mare

La centralità del Mediterraneo come argomento principale, anche in relazione alla transizione ecologica e alle nuove sfide internazionali alla luce dei conflitti in corso

ROMA - Alla seconda edizione dell'evento "Economia del Mare" dedicato all'industria marittima, in programma venerdì prossimo 14 luglio dalle 10.30 - e che si svolge in contemporanea in due città e in due porti, Genova - sulla nave Costa Toscana, e Venezia all'Heritage Tower - parteciperà anche Nello Musumeci, ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, unitamente al vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi. A Genova confermerà anche la presenza del governatore della Liguria Giovanni Toti.

Si parlerà del Mediterraneo - sottolinea la presentazione dell'evento - che ospita il 20% dello shipping mondiale, il 27% del volume dei container e il 30% del trasporto di petrolio e gas, e che sta assumendo un ruolo sempre più centrale nell'economia dell'UE. La transizione ecologica - continua il messaggio - è destinata a dare nuovo slancio a questo asset, sia in termini di sviluppo sia in termini di occupazione; e in questo evento saranno analizzati i nuovi scenari e le nuove sfide, anche alla luce

(segue a pagina 8)



Interporto Vespucci Rixi conferma i finanziamenti statali

LIVORNO - "Le opere per l'Interporto di Livorno previste dalla delibera Cipess del primo agosto 2022 si faranno nel pieno rispetto dei tempi previsti. Stiamo parlando di infrastrutture ancora in fase di progettazione, per cui sono necessari i 12 milioni a oggi

(segue a pagina 8)

Digitalizzare

GUASTICCE - È ormai l'imperativo categorico della logistica avanzata: non si va avanti se non solo si è poco connessi, ma anche e specialmente se le operazioni reali non avvengono via web,

(segue a pagina 8)

CON LA PROSSIMA GARA SULLA BOCCA DEL PORTO DI LIVORNO

Mezzo secolo in avanti

Coraggio: ha da venì il 2024...

LIVORNO - Il futuro, diceva un grande filosofo, è quello che tutti desideriamo, fino a quando non arriva e ci delude. Pessimismo masochista: perché a vedere programmi e progetti, l'anno prossimo dovrebbe essere - per la logistica e lo sviluppo economico dell'area costiera toscana - il punto di svolta. Contiamoci, credere ci aiuta.

*

Vediamo: per la lunga, estenuante attesa della ri-
(A.F.)
(segue in ultima pagina)



Luciano Guerrieri

LIVORNO - La variabile tempo come sempre è determinante. E come sempre, dipende da una serie di fattori che comportano diversi attori, non sempre in grado di operare in squadra. In questo caso però, guardando con la nostra sete di ottimismo il bicchiere mezzo pieno, va dato atto che è stata annunciata una gara su lavori che comporteranno - alla pari della futura (o futuribile) Darsena Europa - un balzo in avanti

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

E adesso c'è la guerra della cellulosa

LIVORNO - Il domani è pieno di promesse: e ne va dato atto alla AdSP di Luciano Guerrieri, Matteo Paroli e Roberta Macii. Ma c'è l'oggi che, come sempre, deve affrontare emergenze continue. In questo momento c'è il grosso problema - legato alla coperta che ormai è troppo corta per ormai e piazzali - dei vitali traffici della cellulosa che subiscono il boom delle navi da croci e delle grandi Eco porta-auto.

Dopo anni di sbarchi
(A.F.)
(segue a pagina 8)

POTENZIAMENTO DEL GRUPPO NEL TERMINALISMO A GENOVA

A Messina il 100% del San Giorgio



Nella foto: Il Terminal.

GENOVA - Le imprese non si fermano e i tempi d'azione e reazione ancora una volta sono ben più veloci del pubblico. È il caso del Terminal San Giorgio Srl genovese, per il quale, come noto, le famiglie Messina e Gavio hanno raggiunto un'intesa per il passaggio alla Ignazio Messina & C. S.p.A. del 100% delle quote societarie. Un'operazione di potenziamento del settore multipurpose della Messina, che guarda evidentemente non solo alle Autostrade del Mare ma anche allo sbarco dei rotabili, sia le auto nuove che stanno invadendo l'Italia dalla Cina e dal Far East, sia i ro/ro.

Sarà l'AdSP del presidente signorini, come vuole la legge, a dire l'ultima Paola sull'operazione anche in base alle normative

(A.F.)

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)

GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

**SOLUZIONI EVOLUTE
PER IL TUO MAGAZZINO**

- VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI
- PROGETTAZIONE SU MISURA
- MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA
- SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI
- SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

DALMINE
LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

**Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.**

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

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

120
Anniversary
YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

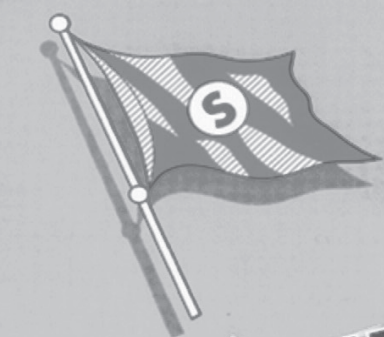
Con noi il tuo business non ha confini

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

MCDM

**HOME IS
WHERE
YOUR
BERTH IS**

MARINA CALA DE' MEDICI | Castiglione della Pescaia
www.marinacalademedici.it
info@marinacalademedici.it
Tel. +39 0564 79521



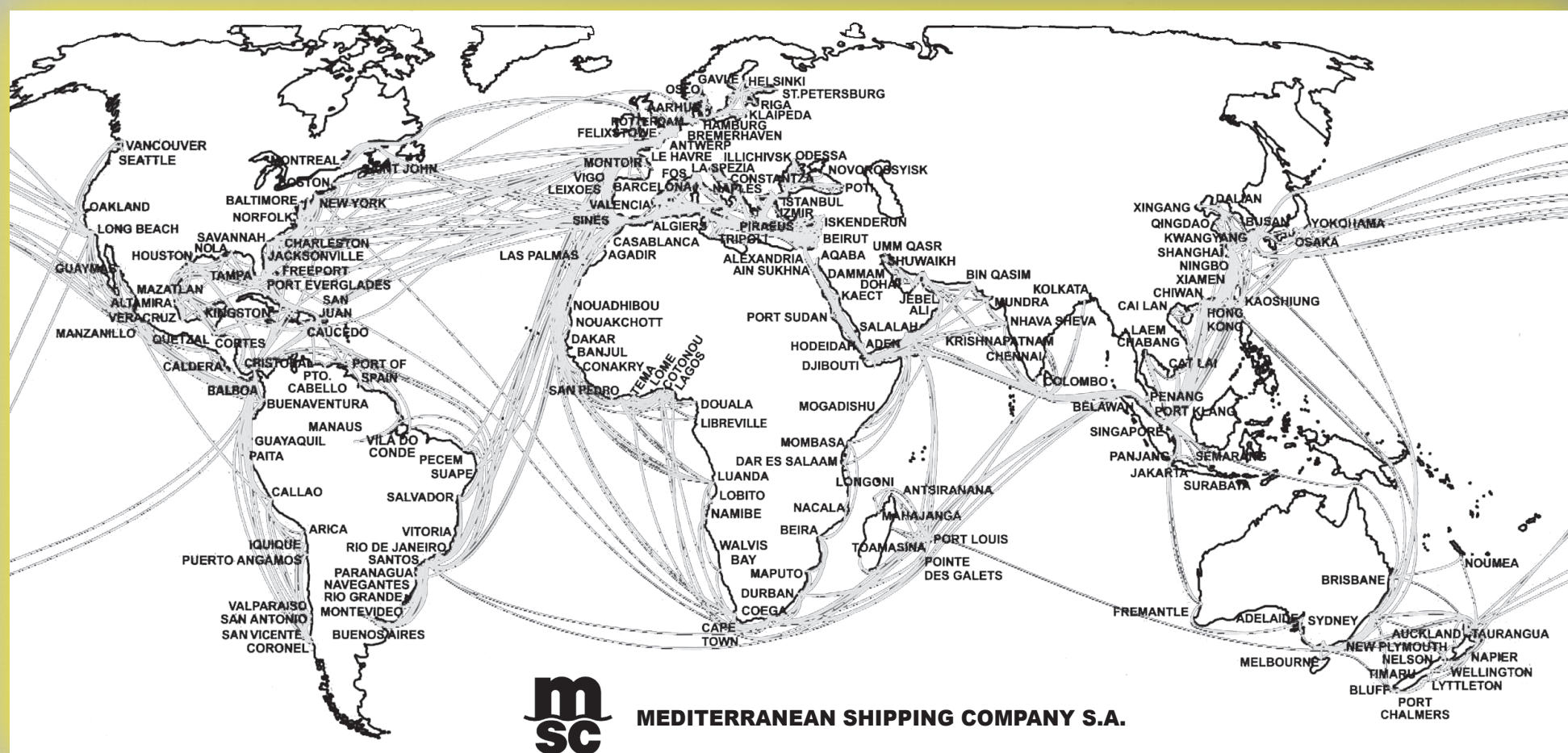
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORG0 DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

IL GRUPPO PARTENOPEO ALLA RICERCA DI 200 FIGURE PER HOTEL, MACCHINA E COPERTA

Ancora posizioni aperte per Grimaldi



Nella foto: Gruppo Grimaldi #HIRING!

NAPOLI – Il tema del lavoro è un tema “caldo” nel nostro Paese, fra Governo, opposizioni, sindacati e C. Lo è sempre stato e lo resterà inesorabilmente. Un terreno di battaglia, di conquista, dove il “sangue politico” scorre a fiumi.

Noi ci limitiamo a ricordare, nel nostro settore di competenza, che da oltre 50 anni cerchiamo di raccontare con tutta la professionalità del caso, le tante opportunità per lavorare a bordo delle navi del Gruppo Grimaldi, che intende garantire alla propria clientela servizi di qualità sempre più elevata. La compagnia partenopea ricerca attualmente circa 200 figure tra cui Cuochi, Camerieri, Baristi, Cabiniisti da impiegare nella sezione Hotel e diverse figure da impiegare in Macchina e Coperta, che

entreranno a far parte di equipaggi altamente qualificati impiegati su navi moderne dedicate al trasporto di passeggeri e merci.

La compagnia armatoriale partenopea possiede e gestisce una flotta in costante crescita ed impiega le sue navi su servizi regolari attivi 12 mesi all'anno. Essere parte degli equipaggi Grimaldi rappresenta un'importante occasione: il Gruppo, da sempre attento alle proprie risorse umane di mare, si impegna a premiare quelle più meritevoli, offrendo loro concrete opportunità di crescita professionale a bordo di navi fra le più tecnologicamente avanzate e rispettose dell'ambiente al mondo.

È possibile presentare la propria candidatura accedendo al portale Lavora Con Noi del Gruppo Gri-

maldi e selezionando le sezioni dedicate al personale di bordo.

Per ulteriori informazioni è possibile scrivere all'indirizzo crew@grimaldi.napoli.it.

Le selezioni sono aperte anche

a chi non ha ancora completato i corsi STCW: a quanti dimostreranno di avere le giuste qualità, il Gruppo Grimaldi offrirà supporto informativo per l'ottenimento dei documenti necessari all'imbarco.

MALGRADO IL DIVIETO DI NAVIGAZIONE IN QUELLE ACQUE

Pianosa “violata” da uno yacht

LIVORNO – La Capitaneria di porto di Portoferraio ha sanzionato uno yacht di 36 metri battente bandiera maltese in navigazione nella fascia di mare protetta intorno all'Isola di Pianosa.

A seguito della segnalazione della Guida Parco in servizio sull'isola di Pianosa, il personale della Sala Operativa di Portoferraio, attraverso gli strumenti di monitoraggio della piattaforma “PELAGUS” della Guardia Costiera e, in particolare, il sistema “Automatic Identification System” (AIS) che acquisisce i dati identificativi (nome unità, bandiera) e di moto (posizione, rotta, velocità, destinazione) dei mezzi navali in transito, ha verificato la rotta seguita dalla nave da diporto maltese, accertando la violazione del divieto di navigazione nella zona di mare protetta dall'Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano.

Lo yacht è stato successivamente fermato dalla Guardia Costiera all'Isola del Giglio che ha provveduto ad acquisire i documenti di bordo e quelli del comandante dell'unità, successivamente messi a disposizione della Capitaneria



Nella foto: L'intervento della Guardia Costiera.

di porto di Portoferraio per la contestazione della sanzione per l'illecito accertato.

La vigilanza affidata alla Capitaneria di Porto di Portoferraio, - specifica la direzione marittima

- viene garantita anche grazie a un più ampio accordo tra la Direzione Marittima stessa della Toscana e l'Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano per il potenziamento del controllo del mare protetto dell'Arcipelago, svolto, nel corso della stagione estiva, durante il quale aumenta significativamente la presenza delle unità da diporto, nel comune intento di assicurare la difesa di un patrimonio naturale prezioso per la Toscana che si inserisce, peraltro, in un contesto ambientale molto sensibile, come il Santuario internazionale dei mammiferi marini “Pelagos”.

Anche per questa stagione estiva la Capitaneria di Portoferraio - avverte i militari - sarà presente con i propri mezzi navali sull'isola di Pianosa allo scopo di assicurare il controllo e il pronto intervento per prevenire e reprimere eventuali condotte illecite.

FIRMATO DA FRANCIA E ITALIA UN MOU SUL MID-LIFE UPGRADE (MLU)

A Naviris l'ammodernamento di 4 fregate Horizon

TRIESTE – Nelle prossime settimane verrà firmato un contratto formale da parte dei rappresentanti di Francia e Italia per l'ammodernamento delle quattro fregate Horizon delle Marine italiana e francese. Il Memorandum of Understanding sul Mid-Life Upgrade (MLU) prevede l'affidamento dell'ammodernamento a Naviris, la joint venture paritetica al 50% di Fincantieri e Naval Group, e ad Eurosam, un consorzio formato da MBDA e Thales.

La cooperazione fra Naviris e Eurosam e gli altri partner industriali riguarderà l'ammodernamento complessivo delle fregate, con particolare attenzione al sistema di difesa antiaerea (compresi i radar, le armi e il relativo controllo e comando), la piattaforma e il sistema di combattimento, e il sistema di guerra elettronica che sarà comune a entrambe le nazioni.

Naviris sarà responsabile dei lavori sulla Modernizzazione del Sistema di Combattimento (integrazione del sistema di difesa antiaerea, nuovi sistemi di guerra elettronica, di comunicazione e di gestione del combattimento, trattamento anti-obsolescenza e di upgrade, nuovi sistemi optronici) e di modernizzazione della piattaforma (nuovo sistema di gestione nave, trattamento anti-obsolescenza e di upgrade), mentre Eurosam modernizzerà la catena

di guerra anti-aerea (C2 PAAMS, nuovi radar).

Le fregate Horizon sono state originariamente costruite tra il 2000 e il 2010 nell'ambito di un programma congiunto tra Fincantieri e Naval Group, fornendo alle Marine italiana e francese delle innovative fregate con capacità antiaerea. In questo contesto, il lavoro coordinato di sette partner industriali guidati da Naviris risponderà all'esigenza di razionalizzazione delle prestazioni, disponibilità e manutenzione delle unità.

Ecco le principali caratteristiche delle unità classe Horizon: Lunghezza/larghezza totale: 153 m/20,3 m - Dislocamento/pieno carico: 6.500 tonnellate/7.300 tonnellate - Capienza: 210 (equipaggio 190+20 passeggeri) - Raggio d'azione: 7.000 miglia nautiche a 18 nodi - Velocità massima: 29 nodi.

Trattasi di navi da combattimento di prima linea con una forte capacità distintiva: la guerra antiaerea, nota anche come difesa aerea. Le prerogative delle navi sono quindi il controllo dello spazio aereo sull'area delle operazioni, il comando e il controllo della difesa aerea e la copertura antiaerea per gruppi di portaerei e convogli. Forniscono protezione contro minacce ad alta intensità e attacchi di missili antinave, contribuendo al controllo aereo e marittimo durante le operazioni militari.

NUOVO SERVIZIO SETTIMANALE PER UK, NORD UE E NORD AFRICA E SELEZIONE PER NUOVI 40 ADDETTI PORTUALI

Fase molto positiva per Salerno



Nelle foto: La CMA-CGM Alcaraz approdata a Salerno e il nuovo servizio settimanale contenitori verso NORD UE e NORD AFRICA.

SALERNO – Con l'approdo inaugurale alle banchine di Salerno Container Terminal della full-container “CMA-CGM ALCARAZ”, 294 metri di lunghezza e 54.778 tonnellate di stazza, CMA-CGM (terzo vettore marittimo mondiale) sceglie lo scalo salernitano per collegare settimanalmente il Sud-Italia con i porti di Tangeri (Marocco), Felixstowe (UK), Amburgo (Germania), Rotterdam (Olanda), Anversa (Belgio) e Le Havre (Francia).

Per Agostino Gallozzi, presidente di Sct SpA si consolida la

posizione centrale di Salerno a servizio dell'export delle aziende agroalimentari: “i mercati di Inghilterra e Nord Europa rappresentano da sempre aree commerciali fondamentali per la collocazione delle produzioni delle aziende campane e del Centro-Sud, non solo nell'ambito del food di qualità, in questo contesto, il nuovo collegamento marittimo aggiunge capacità competitiva alle aziende del nostro territorio”.

L'avvio della nuova Linea avviene in una fase molto positiva del terminal contenitori del Gruppo



Gallozzi, che vede il mese di giugno 2023 chiudersi con un +28,3% nei confronti dello stesso mese del 2022, ed il primo semestre del 2023 portare a segno un +17,22% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Grazie all'incremento dei traffici, Salerno Container Terminal è impegnata in un importante programma di nuove assunzioni. Dopo il passaggio - avvenuto nella prima metà dell'anno - di 30 lavoratori da un impiego part-time a quello full-time, Sct avvia ora la selezione di 40 nuovi addetti

alle attività portuali, da inserire gradualmente nell'organico aziendale nel corso dei prossimi dodici mesi. La selezione del personale sarà affidata ad una commissione esterna, assicurando ai candidati massima trasparenza, terzietà e pari opportunità.

PER LO SVILUPPO E IL RAFFORZAMENTO CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO

Venezia e Stettino firmano lettera d'intenti



Nella foto: La firma dell'intesa.

STETTINO – Antonella Scardino, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

e Krzysztof Urbaś, presidente dell'Autorità Portuale di Stettino-Swinoujście hanno sottoscritto, nei giorni scorsi, a Stettino, una lettera d'intenti volta a consolidare la cooperazione tra le due realtà per il potenziamento dei collegamenti, dei servizi e dei traffici ferroviari da e per l'Europa Orientale e Settentrionale. Un'intesa in linea con gli obiettivi europei di rafforzamento del Corridoio Baltico-Adriatico, il primo dei dieci assi del sistema di reti trans-europee dei trasporti (TEN-T), che, lungo 1.800 km, coinvolge 6 Stati (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Italia e Slovenia) 27 regioni, comprende un totale di 13 nodi urbani, aeroporti, 10 porti (collega i porti baltici di Gdynia/Danzica e

Stettino/Swinoujście con i porti adriatici di Venezia, Trieste, Ravenna e Capodistria) e 26 terminal ferroviario-stradali.

Nel dettaglio, il documento prevede la migrazione dei collegamenti ferroviari esistenti lungo il Corridoio Baltico Adriatico basate principalmente sull'avvio di indagini e analisi sulle tendenze di mercato, il coinvolgimento attivo degli operatori del settore potenzialmente interessati all'esecuzione dei servizi, la proposizione e l'attivazione di nuovi servizi presso operatori e potenziali utenti. La lettera d'intenti impegna, inoltre, le due autorità alla condivisione di competenze e buone pratiche in materia dragaggi, trasporto marittimo a corto raggio e sulle vie navigabili

interne, di relazioni porto-città e di riqualificazione dei waterfront portuali e infine alla partecipazione congiunta a Programmi di Finanziamento Europeo a sostegno delle iniziative in linea con le finalità del documento. La cooperazione include anche lo sviluppo di iniziative comuni per promuovere la digitalizzazione delle operazioni portuali, delle catene di approvvigionamento e per aumentare la sostenibilità ambientale dei porti secondo gli obiettivi del Green Deal dell'UE e le iniziative previste dal "FIT for 55".

“Un nuovo e ulteriore tassello al percorso di potenziamento del settore intermodale e dei collegamenti ferroviari del nostro sistema portuale” commenta il segretario generale Scardino, dopo il potenziamento dei collegamenti intermodali Venezia-Bari-Patras, il nuovo collegamento ferroviario con l'Austria e il nuovo terminal Carbones. “Inoltre, la rottura delle catene di trasporto per le merci ucraine a seguito del conflitto bellico, potrà trovare percorsi e soluzioni logistiche alternative attraverso il rafforzamento dei rapporti tra i porti baltici e alto adriatici, strategici per posizione geografica e potenzialità di trasbordo” conclude il segretario generale veneto.



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

Sede di Livorno

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

Filiale La Spezia

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

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

AL CENTRO DELL'INCONTRO IL RILASCIO O IL RINNOVO DELLE AUTORIZZAZIONI DELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Comitato di Gestione a Gioia Tauro



GIOIA TAURO – Si è riunito nei giorni scorsi il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente Andrea Agostinelli. Temi centrali sono stati la manifestazione di parere sul rilascio o rinnovo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di Corigliano Rossano e Vibo Valentia e su istanze di concessione demaniale marittima nei porti di Crotone e Gioia Tauro.

È stato dato risalto alla richiesta di concessione di F.O.M. srl di operare all'interno dell'immobile, posto nell'area portuale dello scalo di Corigliano Rossano, destinato a cantiere navale ma mai completato e quindi ridotto in stato di abbandono: è arrivato il parere favorevole all'unanimità dei membri del Comitato che prevede, anche l'onere del concessionario di completare l'opera e metterla in funzione,

assicurando altresì la possibilità da parte dello Stato di incamerarla tra le proprie pertinenze anche in corso di concessione.

Si restituisce, così, alla comunità portuale un bene con relativo un servizio, richiesto da tempo dalla marineria locale per poter effettuare il necessario alaggio delle proprie imbarcazioni in condizioni più agevoli e in loco.

Nel contempo, il presidente Andrea Agostinelli ha anticipato ai presenti che, a sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Rossano, sono stati effettuati sopralluoghi di alcune società d'impresa, che hanno manifestato la volontà di avviare un'attività industriale lungo le banchine portuali, per le quali l'Ente terrà informato, con apposite riunioni, le Istituzioni, l'Autorità marittima e il cluster marittimo.

A conclusione della riunione, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il Comitato di

Gestione della istanza relativa all'investimento del PNRR di dieci milioni di euro, destinato alla realizzazione di opere di viabilità nell'area ex Enel, interna al porto che, da anni, vede l'Ente in giudizio contro il Corap che è stato riconosciuto proprietario.

A tale proposito, il presidente Agostinelli, nell'evidenziare lo stato di progettualità dell'opera, portato avanti dall'Ente, che è stato completamente definito e approvato, e al fine di rispettare i tempi imposti dai finanziamenti del PNRR, ha manifestato la volontà di mantenere l'attuazione dei lavori con l'obiettivo di garantire la celerità dei tempi. “Si tratta di una posizione rispetto alla quale – ha chiarito Agostinelli – sono in corso numerose interlocuzioni con il Corap e con la Regione Calabria, per definire un iter celere che non faccia perdere i finanziamenti e quindi che ne permetta il completamento dei lavori”.

Agostinelli si è altresì soffermato sulla questione della elettrificazione delle banchine portuali, di cui tutti i porti – entro il 2023 – dovranno dotarsi. “Un progetto che necessita di un importante finanziamento che potrebbe superare gli 80 milioni di euro, – ha aggiunto Agostinelli – per il quale ho interessato il Ministero vigilante, con l'obiettivo di riuscire a fare inserire il progetto tra quelli da finanziare attraverso i fondi del Repower UE”.

NAVIGO RACCONTA IL DISTRETTO NAUTICO TRA TECNOLOGIE, SOSTENIBILITÀ E GREEN

Viareggio–Bastia–Viareggio 2023



Pietro Angelini

VIAREGGIO – La competizione che celebra il mondo della vela e il gemellaggio tra le città di Viareggio e Bastia è ufficialmente cominciata: ritorna la Viareggio – Bastia – Viareggio, regata dal sapore antico, nella sua seconda edizione rinnovata. Grazie alla volontà del Club Nautico della Versilia, in collaborazione con NAVIGO – uno dei player più importanti sui temi dell'innovazione e sviluppo in ambito nautico, qui in veste di organizzatore tecnico della manifestazione –, e agli sponsor Fideuram e AXA, e al main sponsor pubblico iCARE, gestore della Viareggio Porto 2020.

Per Pietro Angelini, direttore di NAVIGO “la regata è un evento di fondamentale importanza per il territorio, e impatta sul distretto toscano in più modi, dando visibilità al mondo della vela, con un focus sulle imbarcazioni di grandi dimensioni, a partire dalla riconversione avviata nel 2022 dall'offshore alla vela. In secondo luogo, è un'oc-



Nella foto: Incontro tematico della VBV 2023.

casione per ricordare la vicinanza delle due città che danno il nome alla manifestazione, legate da oltre cinquant'anni dal punto di vista culturale, economico e sociale. In terzo luogo, offre la possibilità di parlare delle nuove tecnologie a bordo delle imbarcazioni. Infine, la regata plastic free si fa promotrice di temi legati alla sostenibilità e al green.”

Lo scorso giovedì NAVIGO ha coordinato l'incontro sulle tre macro-aree della certificazione ESG – Environmental, Social e Governance. Si è parlato del progetto CIELO, che ha come obiettivo l'estensione dei criteri ESG a tutti i concessionari del porto di Viareggio: un obiettivo sicuramente ambizioso eppure a portata di mano, grazie al programma triennale

a favore delle filiere produttive, finanziato dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca, e attuato da Lucense, che supporta progetti di innovazione e trasferimento tecnologico nell'ambito della sostenibilità, con ricadute diffuse sul territorio e le principali filiere coinvolte. In ambito produttivo si raccoglieranno le testimonianze di aziende di eccellenza della filiera nautica dalla produzione al refit. Il personale di bordo riveste un ruolo fondamentale nel contesto di regata e, in generale, nel mondo della nautica: NAVIGO, da sempre a fianco degli equipaggi e dei comandanti delle imbarcazioni si fa promotore di questo mondo attraverso l'evento YARE, che raggiunge e mette in contatto le imprese del settore e comandanti di megayacht.



BFW

BOLOGNA
FIERE
WATER &
ENERGY

BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023

H₂O 30
1993
2023
ACCA DUEOCH₄forumfuels
MOBILITY

ConferenzaGNL®

Dronitaly

Hydrogen
Energy
Summit&ExpoMOVIMENTAZIONE EFFICIENTE
E SENZA DANNI
IN OGNI CONDIZIONEIL TUO PARTNER
PER LA LOGISTICA
PORTUALE

Attraverso i marchi di prodotto **Bolzon Auramo Meyer**, il gruppo Bolzoni offre una gamma completa di attrezzature per carrelli elevatori, forche e piattaforme elevatrici progettate per ottimizzare le specifiche necessità di movimentazione: dalla nave alla banchina, dal magazzino al camion.

Punto di riferimento per tutta la catena logistica, il **gruppo Bolzoni** è attivo in tutti i settori di produzione e trasporto.

BOLZONI S.p.A.
Headquarters
sales@bolzonigroup.com

BOLZONI S.p.A.
Filiale di Prato
info.italia@bolzonigroup.com

BOLZONI

G R O U P

MOBILITÀ ELETTRICA NEL SETTORE NAVALE

Nasce il polo di Reinova ed E2C



SOLIERA—La collaborazione tra Reinova, azienda specializzata nello sviluppo, test e validazione di componenti per il powertrain elettrico, ed E2C (Energy To Come), società del settore dell’elettronica di potenza e della conversione dell’energia porta alla nascita di un polo tecnologico italiano per la mobilità elettrica e le infrastrutture di ricarica nel settore navale, con competenze in ricerca e sviluppo, manifattura, e servizi nella filiera allargata della e-mobility nel settore navale.

Un progetto Made in Italy che si inserisce nello sviluppo del mercato navale italiano e, allo stesso tempo, si serve della sua efficiente catena

di approvvigionamento e della sua tradizione cantieristica. Sostanzialmente, il focus è lo sviluppo di un sistema infrastrutturale di ricarica per le imbarcazioni elettriche che sia sicuro, pulito ed economicamente sostenibile. Per realizzare ciò, sarà necessario integrare sistemi di prevenzione, monitoraggio e controllo che siano intelligenti. “Crediamo molto nell’elettrificazione per le imbarcazioni navali e nello sviluppo delle infrastrutture – commenta il ceo di Reinova Giuseppe Corcione –. Il nostro business plan vedeva una centralità di questo mercato partendo dallo sviluppo di soluzioni per il trasporto di persone o merci



Giuseppe Corcione

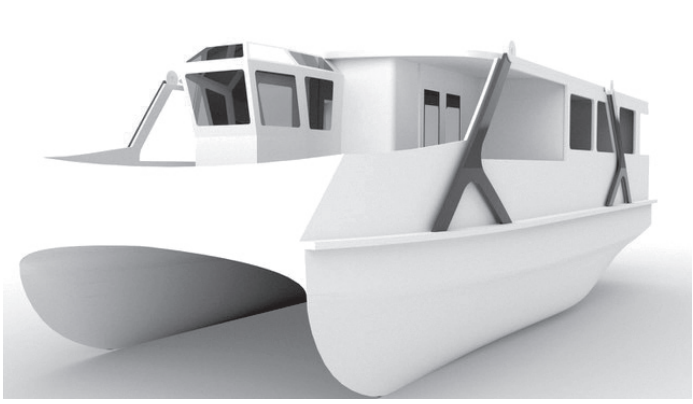
con percorsi definiti per ottimizzare i flussi e i sistemi di ricarica”. “La collaborazione verte su una filiera di competenze che coinvolgono la parte di ingegneria navale, l’accumulo e la propulsione, correlate fra loro da sistemi esperti che ne controllano lo stato di utilizzo”, spiega Luca Balbo, ceo di E2C. L’elettrificazione per un ridotto impatto ambientale passa attraverso due direttrici: “la progettazione ex novo delle imbarcazioni e l’adeguamento degli attuali sistemi di propulsione e generazione attraverso equipaggiamenti ibridi, come peraltro richiesto da vari enti istituzionali.”

CON UN NASCENTE POLO TECNOLOGICO PER IMBARCAZIONI

Mobilità nautica elettrica

SOLIERA (MO) – Un polo tecnologico per la mobilità elettrica e le infrastrutture di ricarica nel settore nautico e navale. È questo il risultato della collaborazione tra Reinova, azienda specializzata nello sviluppo, test e validazione di componenti per il powertrain elettrico, ed E2C (Energy To Come), società del settore dell’elettronica di potenza e della conversione dell’energia.

L’obiettivo – riferisce l’azienda – è quello di creare un polo tecnologico italiano con competenze in ricerca e sviluppo, manifattura, e servizi nella filiera allargata della e-mobility nel settore navale. In particolare, si vuole sviluppare un sistema infrastrutturale di ricarica per le imbarcazioni elettriche che sia sicuro, pulito ed economicamente sostenibile. Per realizzare ciò, sarà necessario integrare sistemi di prevenzione, monitoraggio e controllo che siano intelligenti. “Crediamo molto nell’elettrificazione per le imbarcazioni e nello sviluppo delle infrastrutture – commenta il ceo di Reinova Giuseppe Corcione –. Il nostro business plan vedeva una centralità di questo mercato partendo dallo sviluppo di soluzioni per il trasporto di persone



Nell’immagine: Una delle proposte per imbarcazioni elettriche.

o merci con percorsi definiti per ottimizzare i flussi e i sistemi di ricarica”. Reinova vuole realizzare questo progetto unendo le forze e cooperando con chi ha l’esperienza e la possibilità di penetrare questo mercato, unendo anche una capacità di sviluppo, installazione e certificazione dell’intero sistema di propulsione ma anche dell’intera infrastruttura di ricarica. “La collaborazione verte su una filiera di competenze che coinvolgono la parte di in-

gegneria navale, l’accumulo e la propulsione, correlate fra loro da sistemi esperti che ne controllano lo stato di utilizzo”, spiega Luca Balbo, ceo di E2C, che aggiunge: “L’elettrificazione in questo progetto considera un ridotto impatto ambientale attraverso due direttrici: la progettazione ex novo delle imbarcazioni e l’adeguamento degli attuali sistemi di propulsione e generazione attraverso equipaggiamenti ibridi, come peraltro richiesto da vari enti istituzionali.”

IMPLEMENTARE IL TRAFFICO MARITTIMO AUMENTANDO LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL TRASPORTO

“Channeling the Green Deal for Venice”

VENEZIA – È stato presentato a Bruxelles presso la sede della Regione del Veneto il progetto europeo “Channeling the Green Deal for Venice”, elaborato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Scendendo più nel dettaglio il progetto, del valore totale di 1,7 milioni di euro e cofinanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF), affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative per incrementare l’operatività nel rispetto dei vincoli fisici, dell’equilibrio idrodinamico

della laguna veneziana, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE. Queste specificità hanno infatti reso necessari nuovi studi propedeutici alla realizzazione di interventi gestionali ed infrastrutturali in grado di migliorare la navigabilità e la sostenibilità del canale Malamocco-Marghera e delle aree circostanti, per contribuire anche ad una più ampia decarbonizzazione dei trasporti. Condotti con un approccio estremamente innovativo, che integra per la prima volta modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in tempo reale, gli studi effettuati hanno fornito importanti elementi tecnico-

scientifici, dimostrando come con alcuni interventi mirati sia possibile incrementare l’operatività portuale e la sicurezza della navigazione, ottenendo al contempo un minor impatto ambientale del traffico navale nell’area.

“Grazie al metodo ricorsivo utilizzato, che prevede raccolta e analisi di dati storici meteo-marini, analisi del fondale lagunare, studio idrodinamico e simulazioni real time del transito delle navi, sono state individuate quelle soluzioni operative e infrastrutturali necessarie a rivitalizzare e rinaturalizzare la laguna centrale e, al contempo, a ridurre la ma-



Nella foto (da sx): Alessandra Grosso, Paolo Borchia, Rosanna Conte, Fulvio Lino Di Blasio, Paola Ghidoni, Stefano Verrecchia e Carlo Cline.

nutenzione ordinaria del Canale Malamocco-Marghera. Fermare la dispersione dei sedimenti, tutelare le barene, implementare la sostenibilità ambientale: sono questi i

traguardi che vogliamo tagliare nel prossimo futuro. Grazie alle soluzioni individuate siamo già in grado di sviluppare le attività portuali riducendo al minimo gli

interventi manutentivi e al tempo stesso migliorando l’ambiente lagunare anche attraverso la creazione di barene” dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente AdSP MAS.

Mare: OK il 95,5% delle coste



ROMA – Sulla base del monitoraggio condotto dal Sistema nazionale per la protezione dell’ambiente risultano eccellenti circa 5.000 dei 5.300 km di aree marine adibite alla balneazione, pari al 95,5% del totale. Il restante 2,7% è di qualità buona (144 km), mentre la stessa percentuale pari allo 0,8% (43 km) è rispettivamente in classe sufficiente e scarsa.

È il risultato delle analisi microbiologiche condotte nel corso di quattro anni (2019-2022): sono più di 30mila i campionamenti effettuati nel 2022 nell’intero Pa-

ese – in gran parte dalle agenzie ambientali – per valutare la qualità delle acque di balneazione dal punto di vista sanitario.

La qualità delle acque di balneazione marine è in generale di buon livello in tutte le regioni, con percentuali di costa “eccellente” che in ogni territorio superano l’85%, con punte superiori al 99% in due regioni (Puglia e Sardegna). I controlli riguardano anche laghi e (in pochi casi) fiumi, dove alcune regioni raggiungono il 100% di acque eccellenti. Al livello europeo le acque italiane risultano migliori della

media dei paesi UE, sulla base dei dati elaborati dall’Agenzia europea

9,3% DI AUTO VECCHIE E INQUINANTI, 14% SONO ECOLOGICHE E LE ELETTRICHE SOLO IL 4,3%

Ecco i dati dell’“Autoritratto 2022”

ROMA – ACI pubblica l’“Autoritratto 2022” del parco circolante italiano: troppo vecchio e troppo inquinante. Si perché addirittura 3 milioni e 700 state auto – il 9,3% del totale – sono state immatricolate prima del 1993. Per la maggior parte si tratta di Euro 0 che contano, ormai, almeno 30 anni di età!

Campania (17,6%), Calabria (15,2%) e Sicilia (13,5%), le regioni più “anziane”. Valle D’Aosta (2,3%), Trentino Alto Adige (2,6%), entrambe in virtù dell’alta percentuale di autovetture immatricolate ad uso noleggio e Veneto (5,8%), le più “giovani”.

Sono questi alcuni dei dati più interessanti che emergono dalla lettura di “Autoritratto 2022” – la pubblicazione statistica dell’ACI, che fotografa il parco veicolare di Regioni, Province e Comuni al 31 dicembre 2022 – da oggi



online su <http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/autoritratto.html>.

Ancora troppo poche le auto ecologiche, gpl: 2.900.799, il 7,2% del parco auto; metano: 971.583 (2,4%), ibride: 1.556.620 (3,9%),

elettriche 158.131 (0,4%)], che, complessivamente, rappresentano il 13,9% circa del totale, contro il 12,4% del 2021. In valori percentuali, rispetto al totale del circolante, Marche ed Emilia Romagna risultano le regioni più “verdi”

(rispettivamente, 23,7% e 23%), seguite dalla Valle D’Aosta (20,7%) e dall’Umbria (17,9%). Le regioni meno “ecologiche” sono, invece, Sardegna (4,7%) e Calabria (5,6%).

In valigia associati è la Lombardia la regione con il più alto numero di auto ecologiche (800mila). Seguono Emilia Romagna (680mila) e Lazio (590mila). In coda Molise (24mila) e Basilicata (34mila).

Decisamente rilevante, almeno in termini percentuali, (in valori assoluti, solo il 4,3% del parco), l’aumento delle auto ad alimentazione elettrica (elettriche, ibrido benzina e ibrido gasolio): in media, a livello nazionale, l’incremento tra 2021 e 2022 è stato del 49%, con picchi del 158% in Valle D’Aosta e del 72% in Trentino (dove risultano iscritte molte auto uso noleggio: in queste regioni, infatti, vi sono sedi legali di importanti Società del settore) e del 64% in Toscana.

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS



FREIGHT FORWARDING

PROJECT CARGO EXPERTISE

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

WAREHOUSING AND DISTRIBUTION

PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO



STRIGLIATA DEL COORDINATORE COMMISSIONE NAUTICA GIOVANNI COSTANTINO AGLI ENTI PUBBLICI

Confindustria Toscana preoccupata per Viareggio



Giovanni Costantino

VIAREGGIO – Iniziamo con il dire che il mondo della nautica mostra, anche nel post Covid, fatturati in crescita. Lo confermano anche i dati a fine 2022, che registrano un incremento del 30% sull'anno precedente con un valore che va oltre i 6 miliardi di euro di cui l'86% di export. La Toscana è campione nella produzione di Yacht di grandi dimensioni con altissimi standard qualitativi che fanno della manifattura italiana un punto di riferimento mondiale.

Accanto alla produzione uno spazio economico fondamentale viene dal refit (manutenzione) che dà lavoro a migliaia di addetti, biglietto da visita per gli Armatori di tutto il mondo, che trovano nei nostri artigiani capacità, qualità e competenza. Le imprese hanno bisogno di spazi in cui operare, di infrastrutture per la viabilità adeguate a consentire il transito di mezzi anche pesanti. Le immagini in notturna quando i grandi Yacht transitano lungo le anguste strade per arrivare ai porti per essere poi terminate in ogni loro parte, sono suggestive, ma le difficoltà e i costi sono altissimi.

È questo il grido di allarme di Confindustria Toscana, lanciato dal proprio Coordinatore di Commissione Nautica Giovanni Costantino, per sensibilizzare le Istituzioni a lavorare in sinergia in vista di scelte slegate dalle necessità partitiche. Una sorta di nuovo terremoto in dirittura di arrivo: la Regione e

il sindaco non trovano l'accordo a danno del territorio, si richiede un tecnico, anche a termine, ma subito per garantire la continuità di centinaia di posti di lavoro. Il Porto di Viareggio è bloccato, le imprese soffrono, servono scelte immediate. Manca la nomina del segretario dell'Autorità Portuale che interessa Viareggio, il Giglio, Marina di Campo e Porto Santo Stefano. Così Costantino: "I Porti necessitano di fondali adeguati a ospitare importanti navi, spazi dove poterle ormeggiare, banchine adeguate a poter effettuare lavori di qualità. Comuni, Regioni e Autorità portuali hanno fatto molto negli anni, ma non basta, le imprese devono poter crescere, e l'inspiegabile diatriba politica ormai da troppo tempo causa ritardi e problemi. Apprezziamo gli sforzi che la politica sta provando a fare, stanziando risorse e aprendo tavoli di confronto, ma questi sforzi devono poter superare le barriere politiche per l'interesse comune. Abbiamo la necessità di avere nei posti "chiave" persone di alto profilo, con grande esperienza alle spalle e alta capacità di indirizzo e controllo

delle attività. Le diatribe tra Enti non fanno bene a nessuno in particolare alle imprese, soprattutto ora con un mercato che ha una domanda ancora forte ma che non durerà in eterno. Ostacolare l'operatività delle

aziende in questo momento è un sacrilegio. Chiediamo a Comune e Regione di concordare una scelta di un tecnico di alto profilo, scelta questa che porrebbe fine alle incertezze."



SVILUPPO PER LA PROMOZIONE DELLA PICCOLA-MEDIA NAUTICA

Patto AFINA-BolognaFiere SpA



Nella foto (da sx): Gennaro Amato (AFINA), Stefano Bonaccini (presidente E-Romagna), Luigi Corradi (ceo Trenitalia) e Gianpiero Calzolari (BolognaFiere SpA).

NAPOLI – Parte sotto i migliori auspici l'accordo di partnership per la promozione della media e piccola nautica italiana e del potenziamento del comparto fieristico che potrà comportare nuovi equilibri nazionali del mondo espositivo dedicato alla nautica, firmato da Gennaro Amato (presidente di Afina-Associazione Filiera Italiana della Nautica) e Gianpiero Calzolari (presidente di BolognaFiere S.p.A. Non solo qualificare, migliorare e sviluppare i due Saloni nautici internazionali di Napoli-Navigare e Bologna, dei quali le due società sono organizzatrici, ma soprattutto realizzare nuove opportunità verso l'estero per la nautica italiana di segmento.

Amato crede fermamente che collaborare con una struttura societaria del calibro di Bolo-

gnaFiere Spa gioverà all'intero comparto produttivo di imbarcazioni comprese tra i 5 e 15 metri. "La loro esperienza e capacità organizzativa, indubbia, senz'altro servirà a promuovere e far crescere i Saloni nautici Internazionali di Napoli-Navigare e Bologna, ma la partnership segnerà un vero cambio di passo per l'esportazione della produzione italiana di questo segmento per dimensione, oggi quasi esclusivamente dedicato all'export di megayacht" ha detto il presidente di AFINA.

Per gli oltre 150 cantieri italiani che partecipano ai due Saloni nautici internazionali, (con produzioni oltre le 2.000 unità/anno e con un fatturato di oltre 300 milioni euro), ci saranno nuove iniziative valide per accedere anche ai mercati esteri. Nel segno dell'espansione delle

attività fieristiche del Gruppo, ecco le parole di Gianpiero Calzolari, presidente di BolognaFiere Spa: "da tempo abbiamo identificato alcuni segmenti produttivi, tra i quali quello della piccola e media nautica, come settori che ci consentono di implementare l'offerta espositiva del nostro quartiere fieristico. In questa direzione Afina rappresenta un ottimo partner per pianificare uno sviluppo nel comparto, anche nell'ottica della nostra partnership con Informa, leader del settore dei saloni nautici all'estero".

Il made in Italy potrà quindi esportare e mostrare all'estero i suoi gioielli tra i 5 e 15 metri, approfittando anche degli accordi societari tra BolognaFiere Spa e Informa, specialista di eventi, che gestisce grandi saloni nautici come il Monaco Yacht Show e il Fort Lauderdale boat show.

Primo passo di spessore del nuovo corso di presidenza di Afina per Gennaro Amato (al quarto mandato consecutivo) con questa iniziativa strategica; ma nel programma quadriennale ci sono anche altri obiettivi come il progetto per la celebrazione dei 50 anni del Nauticsud (a febbraio 2024). Un incontro con i vertici di Mostra d'Oltremare di Napoli, proprietari del brand, è previsto già nei prossimi giorni: "La programmazione è alla base dei successi organizzativi, per questo motivo intendo prospettare e condividere con i massimi dirigenti di MdO eventuali progetti da portare a compimento. La squadra è vincente e non si cambia".

SULLA CRESCITA DEL SISTEMA MARE ITALIANO

Incontro Assonautica-Ministero



Nella foto (da sx): Musumeci e Acampora.

ROMA – Il presidente di Assonautica Italiana e della Camera e Camera di Commercio Frosinone-Latina Giovanni Acampora ha incontrato il ministro per le politiche del mare Nello Musumeci per confrontarsi sulle progettualità 2023 - 2025 che il sistema camerale, attraverso il suo braccio operativo Assonautica Italiana, l'Osservatorio

nazionale Ossemare e il Blue Forum Italia Network, vuole mettere in campo sull'Economia del Mare. Tra queste: la prima indagine nell'Unione Europa rivolta agli utenti del mare italiani in collaborazione con IOC-UNESCO, gli Stati Generali delle Camere di Commercio Euro-Mediterranee, con particolare riferimento all'armonizzazione

nell'osservazione dei dati, il 3 Summit Nazionale sull'Economia del Mare Blue Forum e l'avvio della campagna di adesioni nazionale del Manifesto Blue.

Due i principali punti di condisione emersi.

Da un lato la necessità di proseguire sul lavoro comune per riportare l'Italia alla sua vocazione di nazione di mare.

Dall'altro, la possibilità di far emergere la naturale leadership del nostro Paese nel contesto euromediterraneo, anche attraverso un più stretto rapporto tra istituzioni e imprese dell'Economia del Mare.

"Parallelamente al prezioso lavoro" - ha sottolineato il presidente Acampora - "che con gli esperti e la struttura di missione del ministro Musumeci stiamo portando avanti per scrivere il primo Piano del Mare italiano, riteniamo essenziale proseguire sulla programmazione triennale 2023-2025 che favorisca la crescita complessiva del Sistema Mare del nostro Paese".

MATTEO ITALO RATTI: "UN TERRITORIO SEMPRE PIÙ ATTRATTIVO GRAZIE ANCHE A MARINA CALA DE' MEDICI"

Due maxi yacht ormeggiati lungo la costa



Nella foto: I due yacht avvistati lungo la costa fra Rosignano e Castiglioncello, di cui uno con elicottero.

ROSIGNANO MARITTIMO – Sono due i maxi yacht avvistati in questi giorni da turisti e residenti lungo la costa tra Rosignano e Castiglioncello. Per maxi yacht si intendono navi da diporto oltre i 24 metri proprio come quella in cui

circola la voce che tra gli ospiti ci sia l'attore premio Oscar Leonardo Di Caprio. "Segno - spiega l'ad e direttore del porto turistico Cala de' Medici nonché presidente del Consorzio Marine della Toscana - che il territorio, attraverso

anche Marina Cala de' Medici, sta diventando sempre più attrattivo e spesso oltre i confini nazionali e talvolta internazionali".

"Il maxi yacht in questione - sottolinea Ratti - è rimasto ormeggiato fuori dal porto perché l'armatore e

i suoi ospiti dovevano arrivare con l'elicottero mentre noi, al momento, siamo sprovvisti al nostro interno di un eliporto. Un progetto che ci auguriamo presto di poter realizzare". Obiettivo infatti di Marina Cala de' Medici, e del Consorzio Marine

della Toscana di cui fa parte insieme ad altri 10 porti toscani, è quello di essere sempre più forti e competitivi a livello nazionale e internazionale, puntando su turismo innovativo e integrato, sulla digitalizzazione della portualità e sull'eccellenza nei servizi per la gestione ottimale e la soddisfazione della clientela italiana ed estera.

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

E adesso c'è la guerra

all'Alto Fondale, le navi della cellulosa - vitali per l'industria cartaria nazionale ma anche per il lavoro dei portuali - sono state "provvisoriamente" dislocate sul Molo Italia, per dar spazio anche alle Eco e alle crociere: ma anche sul Molo Italia però hanno priorità di accosto le navi da crociera, che spesso "sfrattano" quelle della cellulosa, con veementi e comprensibili proteste di questo traffico. Più d'una volta è stato minacciato da quest'ultimo di trasferirsi: e Marina di Carrara pare aspetti a braccia aperte.

Soluzioni? Oggettivamente, difficili e non per cattiva volontà. La

Sintermar ha acquisito un pontone per facilitare l'accosto delle Eco, ma sembra non bastare. La Porto 2000 s'arrabatta con quello che le passa il convento, in eterna attesa di una definizione della gara sulla "riserva" dei passeggeri. L'AdSP è alle prese con cento altre gatte da pelare, tutte o quasi legate alla sovrapposizione/conflitto di competenze con Comune, Regione, Anas, Authority del Canale dei Navicelli per lo sbocco sempre più condizionante in Darsena Toscana. A Palazzo Rosciano provano ad attrezzarsi per i miracoli, ma è dura.

Interporto Vespucci Rixi

assegnati. Una fase che terminerà entro il 2024 - data prevista per la partenza dei primi lavori - e

A Messina il 100% del San Giorgio



Nella foto (da sx): L'ammiraglio Pellizzari accolto a Genova dal vice-ministro Rixi e dai colleghi della Marina Militare.

dell'Antitrust. Terminal San Giorgio è concessionaria nel porto di Genova in associazione temporanea d'impresa con la stessa Messina per i Ponti Libia e Canepa e gestisce da solo il Ponte Somalia.

Un elemento delicato, la preoccupazione dei clienti armatori che possano cambiare gli accordi sui servizi - il gruppo Grimaldi è uno degli attori principali nei vari traffici obiettivo dei Messina - sembra sarà oggetto di nuovi incontri. In una nota della Messina si riafferma che verranno mantenuti e rispettati gli impegni già assunti da Terminal San Giorgio, non solo nei confronti di Autorità di Sistema Portuale ma anche e soprattutto nei confronti dei clienti e dei principali fornitori. In tempi nei quali la catena logistica è sempre più oggetto di attenzione (qualcuno dice: di predazione) da parte dei grandi gruppi multinazionali, l'assicurare a Genova, primo porto d'Italia, un importante asset nazionale è considerato una valida scelta.

La Messina infatti, "in coerenza con il suo piano industriale e con la strategia di integrazione logistica perseguita da oltre trent'anni" - dice la compagnia - intende sviluppare, in sinergia con le aree in cui già opera nel porto di Genova, in modo sempre più convinto la vocazione di un vero e proprio terminale: in particolare merce varia, rotabili di ogni genere compreso il traffico delle Autostrade del Mare, pezzi eccezionali, impiantistica, coloniali, ecoballe, metalli di vario tipo, oltre al main business dei containers.

In parallelo all'operazione Messina, il porto di Genova ha accolto il nuovo comandante della Direzione Marittima ligure e della Capitaneria, ammiraglio ispettore Piero Pellizzari. Proveniente da Venezia, Pellizzari è considerato uno dei più promettenti alti ufficiali operativi del Corpo. All'amico gli auguri di buon lavoro del nostro giornale.

che ci svelerà la reale necessità finanziaria". Lo ha messo per scritto in una sua nota ufficiale il viceministro Edoardo Rixi con delega ai porti.

Per il governo l'Interporto di Livorno resta fondamentale - ha scritto Rixi - e sulle opere garantisce la copertura in legge di Bilancio a prescindere dall'importo, anche se superiore ai 300 milioni previsti. Una scelta in linea col principio alla base di Pnrr e Fsc: "rendere coerente lo stanziamento di risorse con lo stato di avanzamento progettuale e la cantierabilità. In parole semplici, soldi subito dove le opere partono e un giusto cronoprogramma". "Non è vero, come afferma il deputato Simiani (Pd) - continua il viceministro -, che il governo ha deciso di tagliare 300 milioni di finanziamenti già programmati per la realizzazione dei collegamenti ferroviari da e per il porto di Livorno e l'Interporto di Guastecce. Le strutture che interessano il nostro territorio sono in fase di progettazione fino al 2024, data in cui partiranno i lavori. Il Governo ha riconosciuto la centralità della realizzazione dell'opera garantendone la copertura finanziaria in legge di bilancio".

La replica del Pd sostiene che il ministro Salvini avrebbe già cancellato i 300 milioni dal MIT: se poi saranno integrati nella prossima legge di bilancio, per il deputato toscano Sirmiani è un

fatto puramente contabile. Ed ha presentato un'interrogazione al governo.

"Prendo atto delle risposte del vice ministro Edoardo Rixi in merito alle risorse temporaneamente sottratte al finanziamento del progetto ferroviario Raccordo e sottolineo la sua disponibilità a garantire la copertura dell'opera in legge di Bilancio a prescindere dall'importo, anche se superiore ai finanziamenti attualmente assegnati". Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, commenta così la notizia della cancellazione, da parte del MIT, di 300 dei 312 milioni già finanziati dal governo Draghi e destinati al collegamento tra l'Interporto Vespucci e la linea Vada-Collesalveti-Pisa-Firenze, un'opera ritenuta da tutti strategica perché in grado di potenziare i collegamenti del porto di Livorno alla rete ferroviaria nazionale.

"Seppure inquadrata in una scelta inattesa e preoccupante - ammette Guerrieri - la volontà espressa è chiara e, senza mettere in discussione la realizzazione del Progetto, si annuncia l'intento di ripristinare il finanziamento anche qualora l'importo risalente dalla progettazione dovesse essere maggiore rispetto alle previsioni".

Guerrieri considera questa affermazione di grande importanza: "Chi conosce le problematiche dei terreni su cui le opere di cui trattasi sono progettate e i riflessi

di natura iderogeologica legati alla presenza dello Scolmatore sa che l'incremento dei costi delle opere è probabile se non scontato" dice, aggiungendo che l'amministrazione dell'Interporto, anche su richiesta della stessa AdSP, ha in corso uno studio progettuale per la difesa del suolo legata alla insistenza sul territorio di molteplici opere infrastrutturali e civili.

"Suggerisco l'apertura immediata di un tavolo tecnico istituzionale magari convocato dal vice ministro Rixi" rilancia Guerrieri. Assieme a RFI, il tavolo dovrà analizzare le problematiche allo scopo di completare la progettazione delle ferrovie in parallelo e stretto coordinamento con le misure di difesa idraulica il cui finanziamento è strettamente connesso alla realizzazione dei binari, allo sviluppo dell'Interporto e alla tutela, da un lato, della Piana di Collesalveti, dall'altro della città di Pisa".

Digitalizzare

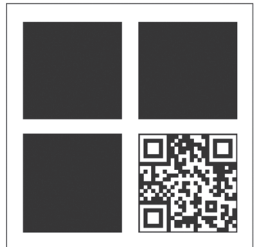
eliminando al massimo il cartaceo.

Qualche interporto, come abbiamo scritto nei giorni scorsi, è già molto avanti: altri devono spicciarsi.

Sul tema ci sarà oggi proprio al Vespucci un focus di approfondimento su come utilizzare i finanziamenti nazionali del PNRR.

Dopo l'introduzione (ore 12) del presidente dell'AdSP Lucia-

CAROLI



Hotels

no Guerrieri e del presidente del Vespucci Rocco Guido Nastasi, sono previsti interventi di Matteo Gasparato (UIR), Massino Arnese (UIR, gruppo tecnico), Raffaello Cioni (a.d. Vespucci, Ivano Russo (RAM). Chiude Luca Pentrella del ministero competente.

Il punto sull'Economia

delle crisi internazionali, che hanno cambiato contesti e obiettivi.

Interverranno tra gli altri Marina Stella, direttore generale Confindustria Nautica, Pasquale Lorusso, vice presidente con delega all'Economia del Mare di Confindustria, Umberto Rizzo, presidente Confindustria Genova e Mario Mattioli, presidente Confindustria.

PER IL REDDITO DI CITTADINANZA NON DOVUTO

“Furbetti” scoperti dalla Finanza



Cesare Antuofermo

LIVORNO - Tutto il mondo, evidentemente, è paese. Anche a Livorno sono stati scoperti truffatori sul reddito di cittadinanza grazie alle indagini della Guardia di Finanza. Le Fiamme Gialle del Gruppo labronico hanno messo a segno un importante risultato, eseguendo e portando a conclusione diversi controlli finalizzati a verifi-



care la (ir)regolare percezione del "Reddito di cittadinanza".

Gli accertamenti svolti dai finanzieri labronici hanno interessato "target" selezionati all'esito di specifiche analisi di rischio,

integrate delle risultanze emerse dalla consultazione delle banche dati in uso al Corpo e da talune mirate attività info-investigative svolte con l'ausilio del Nucleo Speciale Spesa Pubblica e Repressione

Frodi Comunitarie della Guardia di Finanza di Roma.

All'esito delle indagini, i finanzieri hanno segnalato alla Procura della Repubblica di Livorno cinque soggetti, risultati aver percepito illecitamente emolumenti complessivi per oltre 70mila euro. Dagli approfondimenti svolti è emerso come tali beneficiari avrebbero attestato falsamente nelle apposite istanze il possesso dei requisiti previsti dalla normativa di settore, ovvero omesso di dichiarare informazioni dovute.

Le indagini della Guardia di Finanza sono peraltro anche finalizzate all'individuazione di eventuali "regie criminose" preordinate all'indebito ottenimento del beneficio. Per il principio di "presunzione di innocenza" - chiarisce il comando del colonnello Antuofermo - la responsabilità delle persone sottoposte a indagini sarà definitivamente accertata solo ove intervenga una sentenza irrevocabile di condanna.

www.lorenziniinterterminal.it



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

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

info@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

Ciao!
Ready for a digitally integrated and sustainable logistics chain? We are making it!
Contact us! www.gruber-logistics.com

we move mountains

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

siremar
Caronte & Tourist Isola Minori S.p.A.

f i t

carontetourist.it

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

Troppi galli sul pollaio del mare?



Eravamo certi che il nostro articolo sui troppi galli a cercar di comandare tra porti, associazioni professionali, ministeri e sotto-ministeri, eccetera, avrebbe toccato un nervo sensibile. Un'opinione la nostra, ma supportata da tanti importanti esperti. I commenti che ci sono piovuti in redazione sono stati parecchi, tutti - purtroppo - improntati a ironia o pessimismo. Ne riportiamo il più sintetico e urticante, a firma del lettore Franco Tonelli:

Si sono accorti che esisteva una torta su cui non avevano ancora messo pesantemente le mani e ora pur di mangiarla la distruggeranno.

*

Francamente, speriamo che non sia solo una questione di mangia-magia ma un retaggio di troppe normative succedutesi negli anni senza un necessario coordinamento. Tutti del resto, leggendo le dichiarazioni dei VIP della logistica, sono d'accordo nel chiedere profonde riforme sia alle leggi istitutive delle AdSP (troppe?) sia a quelle per gli interporti (troppi?), sia infine alla necessità di raccordi meno farraginosi e più veloci e concreti tra mondo delle imprese marittimo/portuali e politica nazionale. A volte è l'esasperato provincialismo/regionalismo che non aiuta, a volte è il principio che tutto deve passare attraverso il controllo pubblico, anche dove i grandi investimenti privati chiedono di aggiornare la logistica nazionale. Un tema complesso, sul quale ovviamente cercheremo di tornare.



-- ALL'INTERNO --	
Ancora posizioni aperte per Grimaldi.	a pag. 3
Fase molto positiva per Salerno.	a pag. 3
Pianosa "violata" da uno yacht.	a pag. 3
A Naviris l'ammodernamento di 4 fregate Horizon.	a pag. 3
Venezia e Stettino firmano lettera d'intenti.	a pag. 4
Comitato di Gestione a Gioia Tauro.	a pag. 4
Viareggio - Bastia - Viareggio 2023.	a pag. 4
Nasce il polo di Reinova ed E2C.	a pag. 5
Obton acquista Sunbeam in Italia.	a pag. 5
"Channeling the Green Deal for Venice".	a pag. 5
Mare: OK il 95,5% delle coste.	a pag. 5
Mobilità nautica elettrica.	a pag. 5
Ecco i dati dell'"Autoritratto 2022".	a pag. 5
Confindustria Toscana preoccupata per Viareggio.	a pag. 7
Incontro Assonautica-Ministero.	a pag. 7
Due maxi yacht ormeggiati lungo la costa.	a pag. 7
Patto AFINA-BolognaFiore SpA.	a pag. 7
"Furbetti" scoperti dalla Finanza.	a pag. 8
Troppi galli sul pollaio del mare?	a pag. 9



Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

È 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





SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Coraggio: ha da veni

voluzione degli accessi in porto grazie al microtunnel, l'autunno del 2024 dovrebbe vedere finalmente la conclusione di lavori, gare, impegni congiunti con l'ENI per i cavi, dragaggi e addirittura banchinamenti più profondi (Magnale).

Vediamo: per la gara della Darsena Europa, l'AdSP ritiene che, superato l'ultimo scoglio della VIA del Ministero - è ormai attesa di settimana in settimana - la metà del 2024 dovrebbe segnare l'assegnazione della maxi-gara per la costruzione e la gestione.

Vediamo: l'anno prossimo, il 2024, dovrebbe concludersi l'altra "neverending story" quella del collegamento ferroviario dell'Interporto Vespucci alle banchine del porto di Livorno.

Vediamo: forse (qui siamo ancora nel campo delle speranze: ma lasciatecele) sarà anche risolto il nodo dello sbocco diretto a mare del Canale dei Navicelli, liberando il cul-de-sac della Darsena Toscana dai transiti della darsena di Pisa, in forte crescita grazie allo sviluppo in quell'area della grande nautica. Regione, Autorità del Canale, AdSP, Comuni dovrebbero cercare la quadra. Compresa la scelta di come apre l'attuale, sgangherato ponte fisso sulla foce: se con la soluzione Bonistalli o con il tunnel stradale sotto il canale.

Vediamo: la OLT, pochi anni fa vituperata e maledetta dai NIMBY, potrà ricevere quasi il doppio del gas rispetto alla sua origine, con riflessi (speriamo) per le bollette nazionali. E con l'istallazione di una stazione del gas in banchina per le navi "green", oltre al (discusso) revamping dell'impianto inutile e inutilizzato del cold ironing.

Vediamo: Paolo Vitelli, che ha ormai completato tutta l'operazione immobiliare dell'ex cantiere navale Fratelli Orlando - una ricca, piccola e moderna città af-

facciata sull'acqua - ha promesso che avvierà anche il "marina" del Mediceo: un progetto che oltre a mettere ordine al proliferare degli ormeggi più o meno autorizzati (le concessioni ai circoli sono scadute da tempo) dovrebbe dare lavoro richiamando grandi Yachts.

Vediamo: (qui ormai mi sto lasciando andare...) anche il nodo dell'accesso diretto al porto di Piombino sembra in via di soluzione, con la "compensazione" per il rigassificatore che comporta il totale intervento sulla strada 398 facendone finalmente una vera superstrada di collegamento alla A-1. Una direttrice veloce che valorizzerà anche le aree del porto in concessione alla PIM e quelle sulle quali si stanno incentrando altri importanti interessi.

Vediamo: chissà che non si avvii davvero l'altrettanto lunga, complessa e intrecciata vicenda della nuova industrializzazione tra il porto e Stagno, con le bonifiche di aree come l'ex Spica che saranno preziose.

Vediamo: (tranquilli: ora la smetto) i grandi insediamenti, chiaramente superati per la produzione di domani, di ENI ed Enel sul canale industriale, sono al momento in fase di divenire. Tanti annunci, tante assicurazioni, tanti progetti (idrogeno compreso). Davvero: ha da veni il benedetto 2024!

Mezzo secolo in avanti

della fruibilità del porto industriale di almeno cinquant'anni. Era una promessa sta diventando finalmente una realtà.

Come abbiamo illustrato nel numero scorso della Gazzetta Marittima, non si tratta solo di allargare e approfondire la strettoia del Marzocco, ormai penalizzante imbuto per l'assessore alla Darsena Toscana e al canale con i suoi

terminal specializzati. Il prioritario intervento che sarà reso possibile dalla fine del trasferimento dei tubi ENI nel microtunnel, consentirà il rifacimento degli attuali muri di sponda in banchine più profonde, dragaggi finalmente profondi, area di evoluzione delle navi meno condizionata, sponda Est più fruibile. Rimane - non si può sottovalutare - il grave handicap dello sbocco del Canale dei Navicelli in darsena, il cui tombamento è condizionato da cento incroci di competenze con tanto testo come l'Ibra di Lerna. Ma in attesa che anche questo fondamentale passo si compia, la gara dei 20 miliardi annunciata dall'AdSP è un gigantesco passo avanti.

La variabile tempo, dicevo prima: ufficialmente non se n'è parlato, ma i tecnici sperano che entro la prima metà del 2024 (meno di un anno) si possano cominciare i lavori, premesso che entro la fine di quest'anno la neverending story del microtunnel sia risolta. Per completare il piano in gara, occorrerà un anno e mezzo. Si va dunque con un porto completamente nuovo come accesso e ricettività alla fine del 2025. Se così sarà ci aiuterà ad aspettare i tempi realistici per la Darsena Europa. Incrociamo le dita.

Le Alpi "tormento"

zioni ai TIR da parte dell'Austria e i lavori di manutenzione ai trafori, l'economia italiana subisce la difficoltà di accesso ai mercati europei.

Lo ribadisce il presidente di Fai-Confrtrasporto Paolo Uggè, che condivide la preoccupazione espressa dal viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi, anche in merito al tunnel di Tenda (dove c'è un problema con la Francia per il passaggio dei mezzi pesanti) e sul colle della Maddalena per l'adeguamento della strada.

Uggè ricorda come da tempo la Federazione degli Autotrasportatori Italiani avesse lanciato l'allarme sulle criticità con le quali l'economia del Paese si sarebbe dovuta

confrontare. Criticità che derivano dalla sottoscrizione del Protocollo Trasporti, parte della Convenzione delle Alpi.

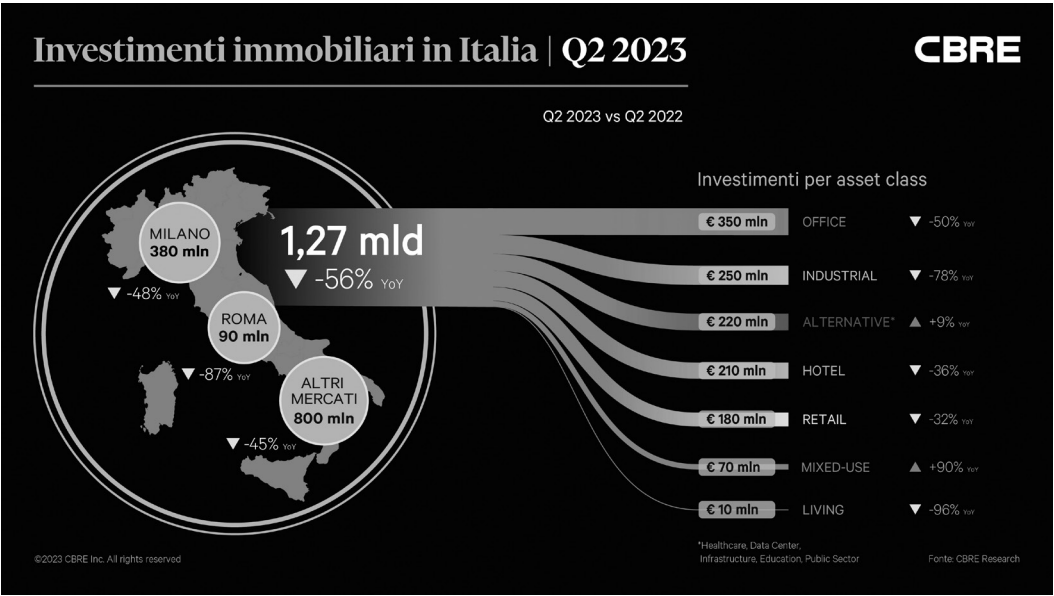
"Ora siamo arrivati al dunque - afferma Uggè - Quando negli anni Duemila avvenne la chiusura del traforo del Monte Bianco, il governo calcolò in 3 miliardi di euro il

danno economico subito dall'Italia. Oggi gli ostacoli che si estendono ad altri punti di attraversamento dell'arco alpino rischiano di essere una grave limitazione che può affossare la ripresa del nostro Paese".

"Premesso che le manutenzioni sono necessarie, il Governo porti immediatamente la questione

all'attenzione della Ue e chieda di poter utilizzare risorse per i settori economici particolarmente colpiti, da non assoggettare alle normative degli aiuti di Stato, o che siano aggiuntive rispetto a quelle a fondo perduto già previste dal PNRR", conclude il presidente di Fai-Confrtrasporto.

Ripartono gli immobili della logistica



storici da parte di investitori, privati e family office, con ampie disponibilità di capitale proprio e alla ricerca di opportunità su immobili di primario standing.

Per compensare l'impatto della decompressione dei rendimenti sui capital value, gli investitori guardano con interesse a immobili e mercati con margini di crescita dei canoni, in grado di offrire anche in questo momento opportunità di capital appreciation. Il settore degli immobili per la logistica offre il miglior rendimento.

La disponibilità di capitale sul mercato italiano, anche grazie all'ingresso di newcomers, si manifesta in quei settori dove i fondamentali del mercato degli occupier continuano a registrare ottime performance, come appunto nel caso della logistica, dove il mercato si sta allargando anche a prodotti legati all'industria manifatturiera.

Nel mercato degli Uffici si osserva un progressivo allontanamento del timore degli investitori relativo a possibili riduzioni dei tassi di occupancy causati dalla diffusione generalizzata del remote working. I trend rilevati analizzando le intenzioni dei principali occupier e le performance di assorbimento, testimoniano un forte focus sugli immobili di grado A, energeticamente efficienti e conformi ai criteri ESG.

I volumi d'investimento del mercato Retail risultano, invece, in crescita rispetto al trimestre precedente, grazie a un'importante operazione di portafoglio che testimonia l'interesse per il mercato italiano da parte dei net-lease buyer. Nel settore Alternative si osserva, invece, il permanere di una forte attenzione nei confronti delle asset class protagoniste di trend di lungo periodo, come testimoniato da importanti operazioni di M&A nei segmenti del Long-Term Care, Data Centre e Infrastrutture, gli stessi settori che hanno continuato a guidare i volumi d'investimento nel primo trimestre del 2023 e che alimentano la pipeline degli investimenti vicini alla chiusura nei prossimi mesi.

"Il trimestre appena concluso ci ricorda che il mercato immobiliare è ancora in una fase difficile, ma presto le cose potrebbero cambiare" afferma Silvia Gandellini, head of Capital Markets & A&T high street di CBRE Italy. "La ricca pipeline e i nuovi investitori che si stanno affacciando sul mercato italiano, family office e investitori privati in primis, stanno giocando un ruolo fondamentale nella costruzione dei volumi dei prossimi due trimestri".



GRIMALDI LINES



GRIMALDI HYBRID RoRo

ECO LAVORNO
PALERMO
IRO 9458557

ZERO EMISSION IN PORT

La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | http://cargo.grimaldi-lines.com

logistics@sisam.it

39-0586243810



SISAM
WE DELIVER

www.sisamgroup.com