

CON IL RECENTE DECRETO ISTITUTIVO DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

NOSTRA INTERVISTA AD ANGELO ROMA SU CAMBIA IL MONDO DEI CONTAINER

Toscana e Liguria ora “cucite” dalla ZLS MSC prima al mondo e fuori dalle alliances

Primo atto da compiere, la costituzione del Comitato d'indirizzo tra gli enti con sede a Firenze ma proiezioni nelle AdSP dell'alto Tirreno - La funzione dello Sportello Unico amministrativo di Palazzo Rosciano - Tempi veloci è la parola d'ordine

Con le nuove consegne la compagnia del gruppo Aponte ha staccato tutte le concorrenti anche sul piano dell'aggiornamento tecnologico - Il divario secondo le tabelle di Alphaliner - La mossa strategica delle alleanze livornesi per il prossimo futuro della Darsena Europa



Matteo Paroli

FIRENZE – Habemus Papam: è il commento generale al decreto del Consiglio dei ministri che ha istituito da giovedì scorso la Zona Logistica Semplificata della Toscana. Con un'aggiunta significativa: “Finalmente”. Non è finita, almeno sul piano burocratico: a tutti ieri non era ancora uscito in Gazzetta Ufficiale, ma dovremmo – speriamo – essere vicini. Tra l'altro l'operatività del decreto è già in corso, formalmente parlando con l'approvazione del CDM. La notizia arriva in un

(A.F.)

(segue a pagina 8)

ASSOTIR contesta gli aumenti sulle autostrade

ROMA – L'aumento dei pedaggi su una parte consistente della rete autostradale – ha scritto con piena condivisione dell'intero mondo trasportistico ASSOTIR – si traduce in una vera e propria stangata per l'autotrasporto. Le tratte interessate ospitano infatti quasi la metà del traffico pesante, e inoltre l'aumento dei pedaggi aggrava ancora di più lo stato di sofferenza del settore, già travolto dall'inasprimento generalizzato dei costi. ASSOTIR, stigmatizza il comportamento delle Istituzioni: “Riscontriamo una contraddizione forte tra le dichiarazioni e gli atti – commenta il segretario generale Claudio Donati – Anche se le Istituzioni

(segue in ultima pagina)



Gianluigi Aponte

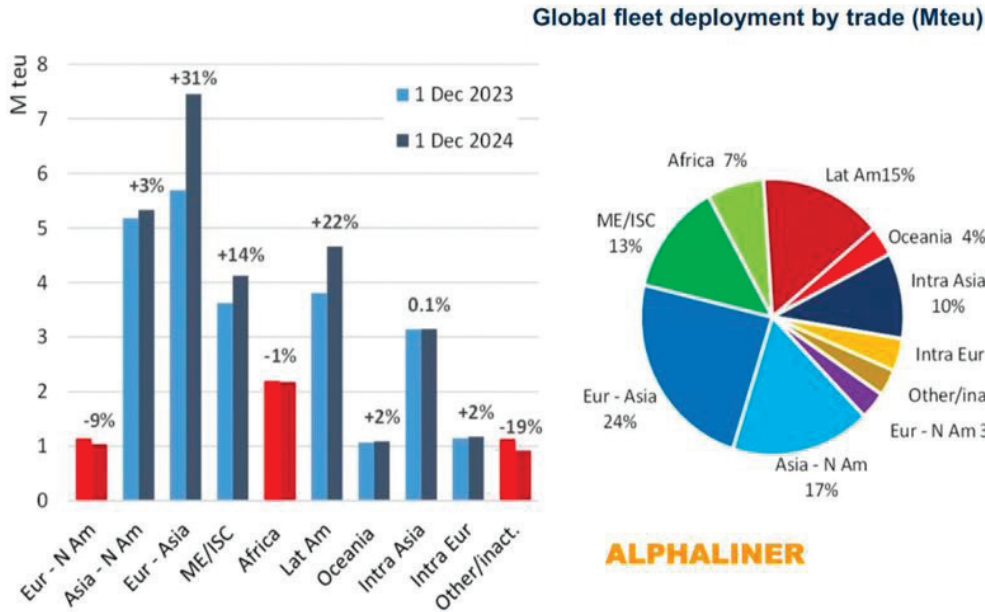


Angelo Roma

LIVORNO – I dati parlano chiaro: la capacità combinata dei vettori che controllano più dell'1% della flotta globale di linea è cresciuta del 10,3% nel 2024. Ed MSC Mediterranean Shipping Company ha mostrato ancora una volta la crescita più forte in termini di Teu tanto che oggi è la prima Compagnia di Navigazione container in assoluto con le dimensioni della flotta necessarie per gestire una rete Est-Ovest in modo indipendente. Una novità importante, come ci conferma il maritime consultant Angelo Roma.

CAUSA LE DEVIAZIONI IMPOSTE DAGLI HOUSHI INTORNO ALL'AFRICA

Portacontainer, tutte utilizzate nel 2024



GINEVRA – I consuntivi spesso smentiscono i preventivi, si sa. In questo caso lo shipping del 2024, indicato in preventivo come problematico per una viver-capacity nel settore dei container, è stato “salvato” – se si può così ironizzare – dalle azioni piratesche degli Houthi, che hanno costretto buona parte delle navi a circumnavigare l'Africa, allungando i tempi di consegna e costringendo i liners a utilizzare tutti i vettori disponibili. Con costi, ovviamente, riversati sulla merce. Dai calcoli di Alphaliner risulta che nel 2024 solo lo 0,8% della flotta globale di portacontainer è rimasta inattiva.

*

L'utilizzo a pieno delle navi portacontainer non ha però aumentato la capacità di offerta del trasporto

(segue in ultima pagina)



Piero Neri

LIVORNO – La logica della logistica – sembra una tautologia – l'aveva ipotizzato già da anni, da quando si erano delineate le realtà del progetto Darsena Europa. E la stessa logica aveva preso come mossa tattica la dichiarazione di anni fa del gruppo MSC che aveva gelato tutti con il formale disimpegno da ogni interesse allo stesso grande progetto. Come hanno già annunciato i grandi network, siamo tornati indietro, o meglio, siamo andati avanti: MSC ha presentato formale dichiarazione di interesse a realizzare

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)



Enio Lorenzini

DALL'ANNUNCIO UFFICIALE DELLA GRANDE COMPAGNIA

TDT tagliato fuori da Oocl

HONG KONG – Intanto Ocean Alliance non scalerà più il TDT dal prossimo aprile. Lo ha formalmente annunciato Oocl, la grande compagnia fulcro dell'Alliance, sul suo sito ufficiale. Oocl ha reso inoltre noto di aver programmato anche alcuni servizi fuori dall'Alleanza. L'unico fra i servizi a prevedere toccate in Italia, con La Spezia che subentra a Livorno (Terminal Darsena Toscana), è quello volto a collegare Mediterraneo e Nord America, nominato West Mediterranean America: Algeciras – Salerno – La Spezia – Genoa – Vado Ligure – Valencia – Algeciras – New York – Norfolk – Savannah – Miami – Algeciras.

(segue in ultima pagina)

Per evitare un mare di guai...

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

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



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

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



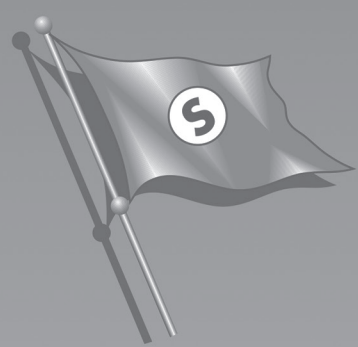
FLUID GLOBAL SOLUTIONS

PUMPS COMPONENTS SPARE PARTS

CI TROVI IN VIA
XXV Aprile, Snc, 19021
Arcola SP

SCRIVICI A
sales@fluidglobalsolutions.com

TELEFONACI ALLO
0187 195 3245


msc

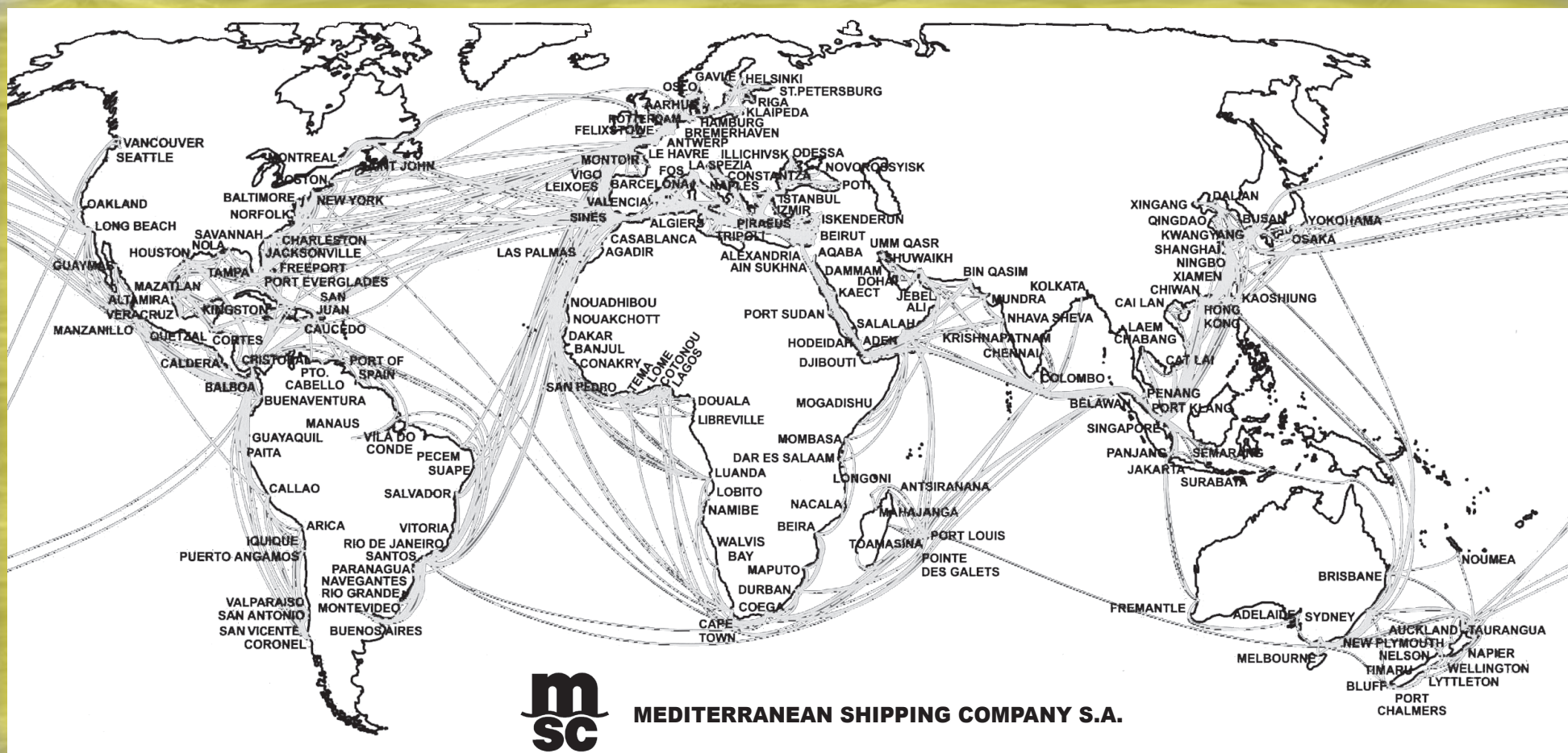
 MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

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


msc

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it
Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara

CON IL PROGETTO DI UNA NUOVA STAZIONE

MSC Crociere cresce ad Ancona



ANCONA – È stato pubblicato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale l’avviso per la richiesta di concessione da parte di Msc spa di aree e banchine nel porto di Ancona per la realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere. L’istanza, pubblicata ieri nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni.

Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall’Autorità di Sistema Portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l’attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell’attuale tensostruttura.

Quest’area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l’attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco.

La seconda fase della concessione riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell’Autorità di Sistema Portuale, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase

di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza energetica.

Sull’area, Msc propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l’anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande concorrenti e osservazioni sull’istanza di concessione devono essere inviate all’Autorità di Sistema Portuale entro il 18 marzo 2025.

“Il traffico crociere del porto di Ancona e il progetto di banchinamento del fronte esterno del molo Clementino continuano a raccogliere l’interesse e l’impegno per un investimento del principale operatore crocieristico del Mediterraneo – afferma il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale

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

INSIEME ALLE CELEBRITÀ DEL BIG GAME DI FOOTBALL

MSC World America al lancio



NAPOLI – MSC Crociere, una delle più importanti compagnie al mondo del settore Cruise, è pronta a “scendere in campo” per il Big Game, ovvero la finale di football americano considerata l’evento televisivo dell’anno, con uno spot di 60 secondi che avrà come protagonisti due celebrità, ancora da svelare, che viaggeranno sulla prossima ammiraglia MSC World America.

“La partecipazione di MSC Crociere al Big Game conferma il grande impegno che la Compagnia sta rivolgendo al mercato americano e si aggiunge all’investimento fatto per la costruzione del nostro nuovo terminal a Port Miami, che sarà il più grande terminal crociere del mondo e che cambierà lo skyline della città. Costruito tramite Fincantieri,

sarà inaugurato nei prossimi mesi” sottolinea Leonardo Massa, vice president Southern Europe di MSC Crociere. “C’è grande fermento per l’arrivo della nuova ammiraglia MSC World America, che rappresenta l’eccellenza dell’ingegneria marittima e dell’innovazione, progettata per offrire ai nostri ospiti il massimo del comfort, della sostenibilità e della tecnologia all’avanguardia. Con un design unico, servizi esclusivi e un’attenzione particolare alla cultura locale, MSC World America è pronta a conquistare il cuore degli ospiti nordamericani e di tutti gli italiani che decideranno di trascorrere le proprie vacanze oltreoceano con noi”.

MSC World America sarà battezzata il 9 aprile a Port Miami, che sarà il suo homeport per tutto il 2025 per itinerari di 7 notti alla scoperta dei Caraibi e delle Bahamas, compreso lo scalo a Ocean Cay MSC Marine Reserve, l’isola bonificata dalla Compagnia e convertita in riserva marina per i propri ospiti.

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

FREIGHT FORWARDING
PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI
International freight forwarders

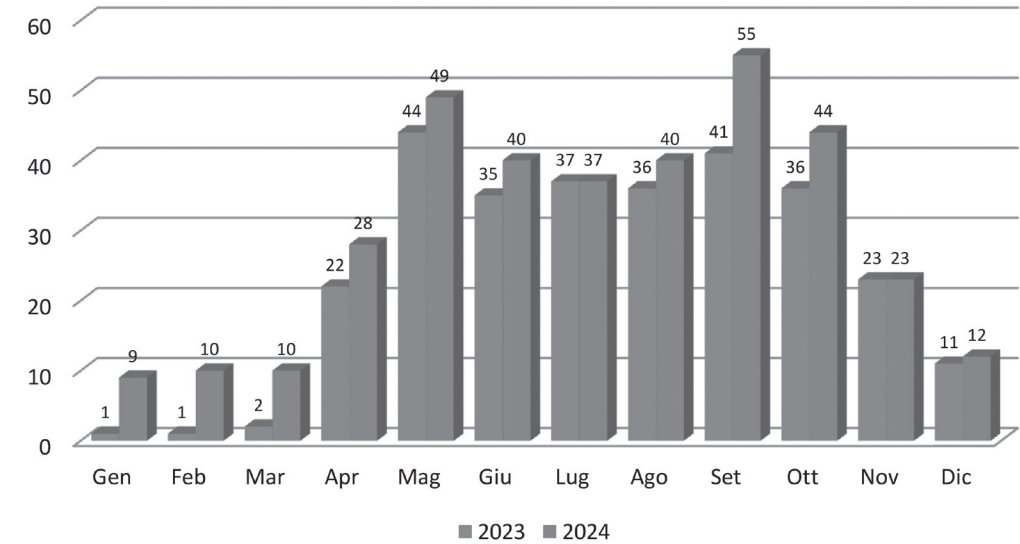
DCS
GROUP
SINCE 1874

ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E. - CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA

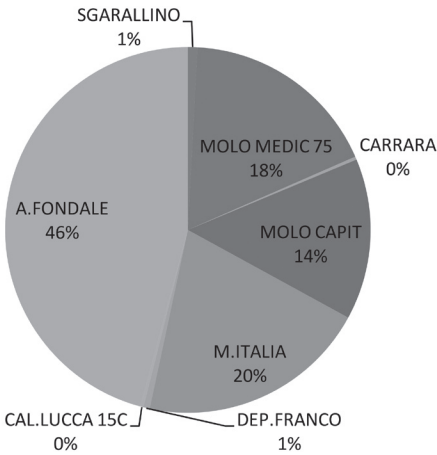
DAL COMPENDIO STATISTICO 2024 DELL'AVVISATORE MARITTIMO

Navi da crociera, l’impatto a Livorno

Arrivi M/N PAX

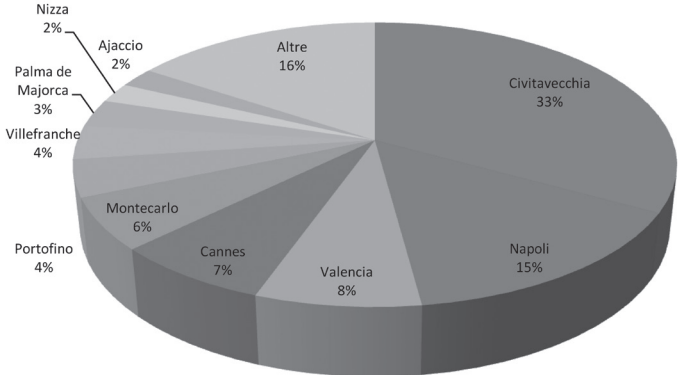


Banchine utilizzate per l’ormeggio dalle motonavi passeggeri

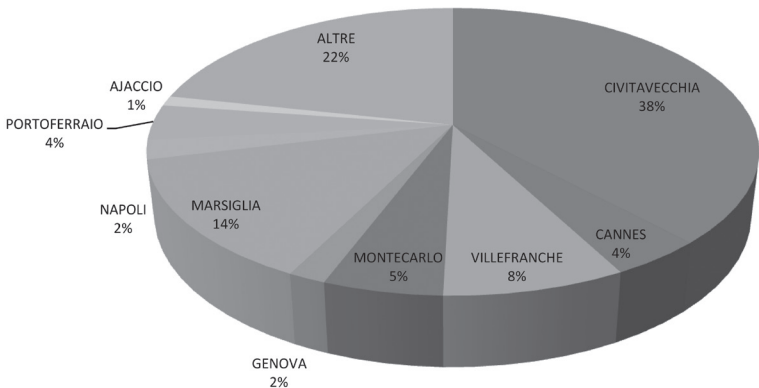


LIVORNO – La recente inaugurazione del City Terminal Cruise della Porto 2000 ha riportato un momento l’attenzione sul traffico portuale delle navi da crociera: che è stato nel 2024 uno dei pochi comparti in forte crescita per le banchine labroniche. In crescita importante, non solo per il porto, ma anche per l’indotto sul territorio, visto che secondo i dati forniti spesso dagli specialisti ogni crocerista che sbarca lascia sul territorio, in piccole spese, ricordini etc, una media di 30/50 euro a testa. Considerato che siamo ormai vicini al milione di sbarchi in un anno, si fa presto a calcolare il valore economico dell’indotto: senza considerare un’altra importante ricaduta, quella che ogni turista una volta rientrato a casa farà una pubblicità importante

Provenienza dalle motonavi passeggeri



Destinazione dalle motonavi passeggeri



tra amici e conoscenti, invitando altri a fare la stessa esperienza.

Dai dati dell’Avvisatore emergono alcune altre considerazioni. La prima è che la compagnia MSC continua ad essere MSC con due navi, “Grandiosa” e “Fantasia” che sono state le più assidue. “Grandiosa” ha battuto anche tutti i record di numero di passeggeri in una volta, con oltre 6000 croceristi a bordo: una città. In totale “Grandiosa” ha sbarcato a Livorno 156.530 passeggeri, seguita nella classifica da “Norwegian Escape” con 107.063 passeggeri, da “MSC Fantasia” con 103.727 e da un’altra “Norwegian”, la “Epicarpio” con 80.686 croceristi. A queste cifre vanno aggiunti anche gli sbarchi degli equipaggi, che per alcune navi sono pari o poco meno dei turisti.

Un dato che fa riflettere è quello delle banchine utilizzate dalle navi da crociera. Il 46% degli accosti è avvenuto alla banchina ad alto fondale, nata e cresciuta come destinazione di traffici cargo, ma unica eventualmente ad avere fondali sufficienti per alcuni dei colossi da crociera. Da rilevare che malgrado l’adattamento di un vecchio capannone a stazione di accoglienza, la sistemazione è arrangiata, non certo all’altezza di altri porti dove esistono da tempo vere e grandiose stazioni passeggeri. Segue il molo Italia, con il 20% degli accosti: un attracco decentrato rispetto alla città, tra sbarchi di ro/ro e in una zona del porto del tutto estranea ad ogni aspetto turistico. Meglio chiudere: sperando che gli accordi finalmente in corso con la Porto 2000 riescano a date al porto di Livorno una degna (e prossima) migliore accoglienza a un traffico ricco e redditizio per l’intero territorio.



CONFINDUSTRIA
TOSCANA CENTRO E COSTA
Firenze Livorno Massa Carrara



COMPAGNIE
TUNISIENNE
DE NAVIGATION
TUNISI

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

LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9

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

UN IMPORTANTE CARICO RILANCIA IL RUOLO DEL COLOMBO

Da Genova a Malabo via aerea



Nella foto: Un momento degli imbarchi.

GENOVA – Anche i vettori aerei sono importanti per la logistica pesante. GOAS ha gestito nei giorni scorsi, “in tempi rapidissimi, con

professionalità e organizzazione”, il carico di un Boeing 767 ER300 in partenza dall’Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova destinato

a Malabo, capitale della Guinea Equatoriale. In meno di tre ore il personale della società consortile che, da circa un anno, gestisce i magazzini dello scalo genovese, ha realizzato colli di dimensioni diverse consegnandoli alla rampa prima dell’orario schedato per l’imbarco a bordo dell’aeromobile.

“È l’ennesima dimostrazione – commenta soddisfatto Andrea Giachero, presidente GOAS e Spediporto – che l’Aeroporto di Genova c’è e può svolgere una funzione importante a supporto del proprio porto, con vantaggi indubbi sia per il sistema Italia che per l’Europa tutta. Peraltro il Colombo – osserva ancora Giachero – può approfittare della congestione dei grandi aeroporti mettendosi a disposizione e permettendo al leader nazionale, Malpensa, di recuperare quei volumi sottratti dagli scali Nord Europei e spagnoli al nostro Paese grazie alle loro infrastrutture fisiche e digitali sicuramente più avanzate”.



Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it

GEOTERMIA PER I RAGAZZINI (E NON SOLO) DA LARDERELLO

In TV la “Valle del Diavolo”



LARDERELLO – Il 2025 è appena iniziato e la geotermia è tornata protagonista sul piccolo grande schermo della televisione, stavolta per un pubblico speciale, quello dei bambini: è arrivato, infatti, nella spettacolare Valle del Diavolo “Ma Davvero?”, il programma di Rai Kids che è dedicato alle scienze della terra andato in onda giovedì 9 gennaio su Rai Gulp e RaiPlay.

La geologa e divulgatrice scientifica Caterina Zei, nella puntata “Il respiro della terra”, è stata in Val di Cecina nel cuore caldo della Toscana, proprio in quel luogo suggestivo di Larderello e dintorni che pare abbia ispirato Dante Alighieri per la descrizione dell’Inferno della Divina Commedia. Con l’aiuto di Geoffrey Giudetti e Romina Taccone di Enel Green Power è stato raccontato il fenomeno geotermico che caratterizza la Valle del Diavolo, dove il calore sotterraneo risale

in superficie sotto forma di vapori, creando un paesaggio mozzafiato.

Attraverso spiegazioni geologiche, dimostrazioni pratiche e curiosità sulla geotermia, Caterina Zei ha illustrato come questo fenomeno naturale possa essere trasformato in energia sostenibile. Dalle centrali geotermiche dell’area di Larderello all’esplorazione delle rocce bianche del Parco delle Biancane fino alla preparazione di un “uovo geotermico” cucinato con il calore della terra, l’episodio combina divulgazione scientifica e intrattenimento, rivelando i segreti della geotermia e la sua importanza per il futuro dell’energia. Nella puntata, anche il divulgatore e tiktokker Marco Martinelli, “Il Giallino”, che ha affrontato la forma del mondo con la mappa di Mercatore ed ha parlato di geysir in luoghi improbabili. In chiusura, nello spazio “Davvero Green”, è stato spiegato come riciclare il sughero.

“Ma davvero?” è un programma originale Rai Kids realizzato in collaborazione con il Centro di Produzione Rai di Torino, ideato da Giovanna Carboni, in collaborazione con Caterina Zei. La regia è di Riccardo Menicatti e Vitaliano Crispo.

In Toscana Enel Green Power gestisce il più antico e allo stesso tempo innovativo complesso geotermico del mondo, che conta 34 centrali geotermoelettriche, per un totale di 37 gruppi di produzione, dislocate tra le province di Pisa, Siena e Grosseto. I quasi 6 miliardi di KWh prodotti annualmente sul territorio regionale, oltre a soddisfare più del 30% del fabbisogno elettrico regionale e a rappresentare il 70% delle rinnovabili prodotte in Toscana, forniscono calore utile a riscaldare oltre 13mila utenti, 27 ettari di serre e numerose aziende della filiera agroalimentare e dell’artigianato.

IN UN APPROFONDITO CONVEGNO A FINE GENNAIO

GNL come fuel di transizione

ROMA – Sui carburanti alternativi a quelli attuali, si allarga il dibattito in relazione anche alle imposizioni – confermate o no – dell’Unione Europea. Mercoledì 29 gennaio a palazzo Giustiniani di Genova su iniziativa del senatore Giorgio Maria Bergesio si terrà un convegno sul tema “Il GNL come Carburante della Transizione: prospettive per il settore marittimo e terrestre”. Ecco il programma:

Ore 10:00 – Sala Zuccari, Palazzo Giustiniani. Presso Senato della Repubblica, Via della Dogana Vecchia 29 - 00186 Roma.

9:30 – Registrazione partecipanti.

10:00 Apertura lavori – Giorgio

Maria Bergesio – Senatore della Repubblica, vicepresidente della 9° Commissione permanente Industria, Commercio, Turismo, Agricoltura e Produzione Agroalimentare.

Elio Ruggeri – Presidente Assocostieri.

Antonio Tajani* – Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Gilberto Pichetto Fratin - videomessaggio, Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Eros Mannino – Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

10:30 Lo sviluppo del GNL nel

settore marittimo portuale.

Introduce: Fabrizio Mattana – Vicepresidente Assocostieri, executive vice president Gas Assets Edison.

Ne discutono: Francesco Cimmino – Capitano di Vascello (CP), Capo del 6° Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

Salvatore Deidda – Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati.

In collaborazione con: Assocostieri, La logistica dell’energia, Confcommercio Contrasporto.

UN ORIGINALE CONVEGNO AD APRILE IN TUNISIA

Le tante canzoni del mare



Nella foto: Una tonnara siciliana al lavoro.

TUNISI – Non c’è solo il mare che canta, come già ricordavano gli antichi: ma ci sono gli uomini di mare, marinai e pescatori, che da tempi immemorabili cantano, al lavoro e nel riposo. Per la prima volta nel Mediterraneo, c’è un convegno, a Madhia in Tunisia, che racconterà e raccoglierà importanti e anche suggestive testi-

monianze musicali e storiche. Il programma prevede tre giornate, dall’11 al 13 aprile organizzato da Geocities con la collaborazione di associazioni ed esperti non solo del nord Africa ma anche italiani, greci e spagnoli.

Tra le testimonianze più suggestive, i canti dei pescatori siciliani delle tonnare nel corso

delle antiche mattanze di tonni, riti oggi scomparsi quasi totalmente. Il programma completo è disponibile su <https://www.geocities.ws/seasons2025>. Sono aperte le prenotazioni per partecipare, con la possibilità anche di integrare con visite agli impianti di pesca ai centri pescherecci dell’area tunisina.



GRIMALDI GROUP

il





REEN
è già
OGGI

Per un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione con caratteristiche uniche al mondo, ibride, a basse emissioni nocive e dal design innovativo, garantendo zero emissioni in porto.

www.grimaldi.napoli.it

PER IL TRAFFICO INTERNAZIONALE DEI CONTENITORI

Singapore macina record



SINGAPORE – Non s’arresta il business dei contenitori in Estremo Oriente. I dati forniti di recente da PSA Singapore, la società che lavora oltre il 99% del traffico dei container nel porto, riferiscono di un 2024 con risultati record. Il 24 dicembre i terminal dell’azienda nello scalo hanno toccato quota 40 milioni di teu, volume - sottolinea PSA Singapo-

re- mai raggiunto in precedenza. Nel 2023 il traffico movimentato dai terminal di Singapore di PSA Singapore aveva stabilito il nuovo record di 38,8 milioni di teu, letteralmente stracciato dai risultati del 2024.

«In quello che è stato un anno ricco di eventi per il settore - ha commentato Nelson Quek, ceo regionale per il sud-est asiatico della capogruppo PSA International - questo risultato consolida la posizione di PSA Singapore come hub di transhipment mondiale». Un grafico ripreso dal notiziario di InforMare chiarisce con immediata evidenza la crescita costante dei traffici a Singapore, con in temporaneo rallentamento solo nei due anni del 2015 e 2016. Subito superato.

BILANCIO POSITIVO PER GLI SCALI AEREI TOSCANI

Pisa e Firenze, aumentano i voli



FIRENZE – Il sistema aeroportuale toscano costituito dagli scali di Firenze e Pisa, ha chiuso il 2024 con un risultato da record: per la prima volta nella sua storia – riferisce la fonte ufficiale – il traffico passeggeri ha superato i 9 milioni, raggiungendo quota 9.063.933. Questo traguardo rappresenta una crescita del 10,7% rispetto al 2023 ed è stato reso possibile grazie all’aumento dei voli passeggeri commerciali (+7,5%) e al miglioramento del tasso di riempimento degli aeromobili, che ha guadagnato 1,6 punti percentuali, attestandosi all’85,3%.

Da aggiungere però – nota della redazione – che specie su Pisa si sono anche verificati alcuni pesanti disagi per ritardi sui voli anche di ore. Il che ha spinto il management ad accelerare sul piano di nuovi lavori.

più popolari per i passeggeri dello scalo pisano sono state Londra, Tirana, Palermo, Catania e Parigi. Anche il traffico cargo ha segnato una crescita positiva, con 12.967 tonnellate di merce e posta trasportate (+1,1% rispetto al 2023).

Gioia Tauro in memoria di Maria Teresa



Maria Teresa Di Matteo

ROMA – La scomparsa della dottoressa Maria Teresa Di Matteo, capo del dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, avvenuta nei giorni scorsi a Roma al termine di una lunga malattia, lascia un vuoto incalcolabile anche nelle banchine del porto di Gioia Tauro. Lo sottolinea una nota dell’AdSP ricordando che, la dottoressa Di Matteo è stata per lunghi anni la referente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle principali e più importanti procedure amministrative che hanno coinvolto dapprima l’Autorità Portuale di Gioia Tauro e poi l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

L’aeroporto di Firenze: un anno da record – L’aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze ha chiuso il 2024 con un nuovo record storico: 3.516.925 passeggeri, in crescita del 14,3% rispetto all’anno precedente. Ogni mese ha segnato un nuovo record per lo scalo fiorentino, confermando il trend positivo. L’incremento è stato sostenuto sia dall’aumento dei voli passeggeri commerciali (+9,7%) sia dal miglioramento del tasso di riempimento (+2,0 punti percentuali, raggiungendo l’81,8%). La giornata di maggior traffico è stata il 15 settembre, con 13.921 passeggeri in arrivo e partenza. Significativo anche l’aumento del traffico passeggeri nazionale (+20,9%) e internazionale (+13,2%). Quest’ultimo rappresenta l’85,1% del traffico commerciale totale, con le principali destinazioni dirette che includono Parigi, Londra, Amsterdam, Roma e Barcellona.

L’aeroporto di Pisa: superati i 5,5 milioni di passeggeri – L’aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha raggiunto un nuovo traguardo: con 5.547.008 passeggeri, lo scalo ha superato per la prima volta i 5,5 milioni, registrando una crescita dell’8,6% rispetto al 2023. Questo risultato è stato trainato dall’aumento dei voli passeggeri commerciali (+5,5%) e dal miglioramento del tasso di riempimento (+1,4 punti percentuali, pari all’87,6%). Sia il traffico internazionale (+10,8%) che quello nazionale (+2,9%) hanno mostrato un andamento positivo, con il traffico internazionale che rappresenta il 75,8% del totale. Le destinazioni

MENTRE CALANO I PASSAGGI SI STUDIANO NUOVI AMPLIAMENTI

Suez -68% di tonnellaggio ma rilancia



EL CAIRO – Continua la forte contrazione del traffico marittimo nel canale di Suez per gli attacchi condotti alle navi in transito nella regione del Mar Rosso e del Golfo di Aden da parte dei ribelli yemeniti Houthi. Sono parecchie compagnie di navigazione che hanno scelto di dirottare le loro navi sulla rotta che circumnaviga l’Africa passando attorno al Capo di Buona Speranza.

Lo scorso giugno – ultimi dati riferiti da InforMare – nel canale egiziano sono transitate complessivamente 1.043 navi, con una diminuzione del -51,8% sul giugno 2023, di cui 422 navi cisterna (-40,6%) e 621 navi di altra tipologia (-57,2%). Il tonnello netto delle navi transitate è stato pari complessivamente a 40,9 milioni di tonnellate SCNT (-68,7%) e i ricavi

generati dai diritti di transito sono ammontati a 14,9 miliardi di sterline egiziane (302 milioni di dollari) (-44,2%). Nel secondo trimestre del 2024 il canale egiziano è stato attraversato da un totale di 3.278 navi, numero che rappresenta un calo del -52,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno ed è uno dei più bassi degli ultimi vent’anni – riferisce ancora InforMare – essendo necessario risalire al primo trimestre del 2022, quando i transiti erano stati 3.211, per trovare un numero inferiore. Le navi cisterna transitate nel periodo aprile-giugno di quest’anno sono state 1.283 (-42,6%) e le navi di altro tipo 1.995 (-56,8%). Il tonnello netto delle navi transitate è stato pari a 129,6 milioni di tonnellate SCNT (-68,8%) e il valore dei diritti di transito ha totalizzato

46,6 miliardi di sterline egiziane (-44,4%). Nei primi sei mesi del 2024 il canale è stato attraversato da 6.875 navi, con una flessione del -47,8% sulla prima metà dello scorso anno, per un totale di 279,9 milioni di tonnellate SCNT (-63,8%). Le sole navi cisterna sono state 2.521 (-41,4%) e le navi di altra tipologia 4.354 (-50,9%). I diritti di transito sono ammontati a 85,7 miliardi di sterline egiziane (-44,8%). Per l’amministrazione e del Canale, nazionalizzato come si ricorderà dall’Egitto, il calo dei passaggi e degli introiti è devastante. Ma l’Egitto cerca di utilizzare i tempi di minor transito per avviare un altro importante progetto da tempo sulla carta: raddoppiare con gli appositi lavori almeno altri 10 km di canale, in una delle strettoie più condizionanti, oltre i Laghi Amari. Con la ripresa dei transiti, il Canale spera così di poter aumentare la potenzialità della fondamentale via d’acqua.

MOVIMENTAZIONE EFFICIENTE
E SENZA DANNI
IN OGNI CONDIZIONE

IL TUO PARTNER
PER LA LOGISTICA
PORTUALE



Attraverso i marchi di prodotto **Bolzoni 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 GROUP



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



SI ALLARGA NEL MONDO IL SUCCESSO DELL'ICONICO YACHT

Lamborghini 63 sempre di più



MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group conferma il progress delle vendite in tutti i continenti degli iconici motoryacht Tecnomar for Lamborghini 63, a dimostrazione del continuo successo del progetto.

In linea con lo “Strategic Outlook 2024-2025”, che punta a sviluppare nuove e significative partnership commerciali, TISG annuncia l’avvio di due ulteriori collaborazioni con: Acqua Marine Yacht, Monaco e CRM Maritime Ventures LTD, Cipro.

Le consolidate competenze e l’approccio innovativo di entrambe le società, unite a un solido programma di attività di brand awareness, contribuiranno a garantire una copertura più ampia nelle rispettive aree di competenza, rafforzando la presenza del Tecnomar for Lamborghini 63 nel settore nautico.

Dal 2020, anno di avvio della partnership, le vendite sono continuate senza sosta in tutto il mondo, con i Tecnomar for Lamborghini 63 presenti nei mari europei tra Sardegna, Capri, Ibiza, Principato di Monaco, Cannes, Saint Tropez e Turchia.

Questo yacht, particolarmente apprezzato anche da armatrici e famiglie, si distingue per il suo design sportivo e lussuoso e dalla sua eccellente navigabilità, rendendo

la scelta ideale per chi cerca eleganza, comfort e un’esperienza unica in mare.

Il ridotto pescaggio del motoryacht ha consentito al Tecnomar for Lamborghini 63 di conquistare anche tutta l’area americana dall’East Coast alla West Coast.

Grande successo anche a Dubai e Abu Dhabi, dove l’inconfondibile yacht è stata acquistata da importanti armatori, a conferma della strategia di sviluppo commerciale del Gruppo nel Medio Oriente.

Il Tecnomar for Lamborghini 63 è sbarcato anche in Australia, a Sidney e a Perth, segnando un ulteriore e importante traguardo per il Gruppo, in linea con il piano di espansione commerciale in Asia Pacific, condiviso e supportato da Automobili Lamborghini.

Il Tecnomar for Lamborghini 63, avanguardia delle luxury speed boats, perfetta unione di performance, tecnologia ed alto design italiano, con la sua inconfondibile silhouette supersportiva, in questi anni è rientrato tra i Best of the Best dell’industria del lusso nella categoria “Motor yacht Weekend Cruiser” di Robb Report, dopo aver ricevuto anche il premio nella categoria “Motor Yacht under 25 meter” ai International Yacht & Aviation Awards.

ANCHE PER LA DISTRIBUZIONE E L’ASSISTENZA

Ecco i Torqeedo con Yamaha



MILANO – Dal gennaio scorso i Motor elettrici fuoribordo del marchio Torqeedo sono distribuiti anche in Italia dalla rete Yamaha.

Si tratta di un importante passo avanti, dice l’azienda, perché assicura un’assistenza capillare da

parte di una delle più estese reti professionali del settore.

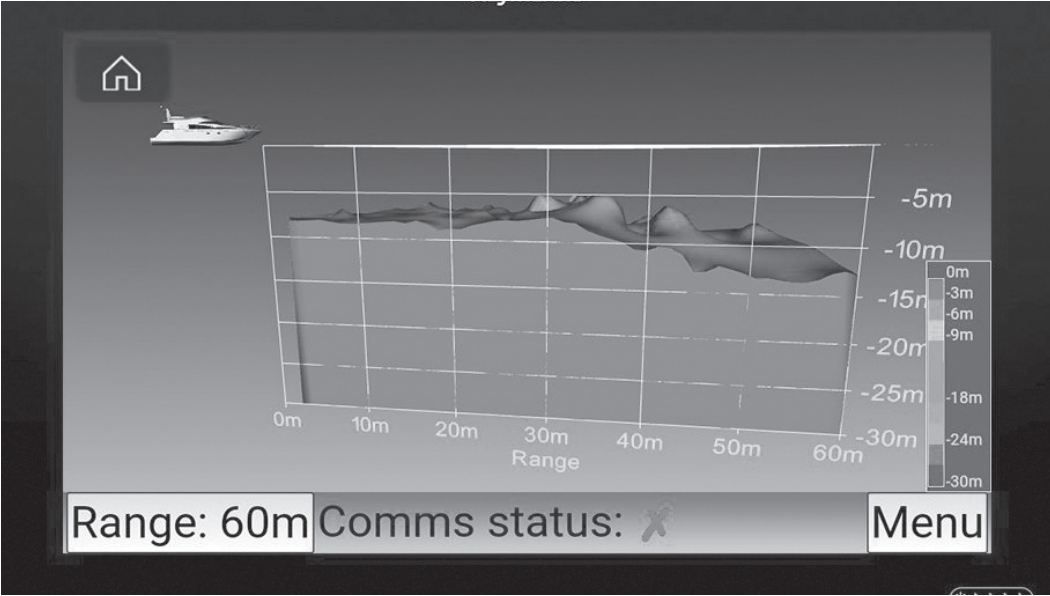
Costruiti in Germania, i Torqeedo sono piccoli fuoribordo leggeri e compatti, nel range fino a circa 5/6 cv, adatti sia ai pram che ai natanti costieri: vengono proposti in parti-



colare come secondo motore delle barche da pesca sportiva perché sono silenziosi e manovrabili. Il loro prezzo varia a seconda delle caratteristiche da poco meno di 2 mila euro a quasi 5 mila per il più potente (nelle foto).

CON UN ECOSCANDAGLIO CHE “VEDE” IN TEMPO REALE

Quello che arriva sotto lo scafo



RAPALLO – Navigare sapendo sempre esattamente quello che

c’è sotto la carena: per ogni tipo di imbarcazione e di yacht, a volte

è fondamentale e gli ecoscandagli sono in genere insufficienti nel

dettaglio perché hanno quel ritardo di pochi secondi che può essere fatale in caso di picchi improvvisi. Ecco che EchoPilot FLS (Forward Looking Sonar) con una tecnologia avanzata ed esclusiva, di origine militare, offre una visione del fondale davanti e sotto la barca in tempo reale (senza i secondi di ritardo tipici degli ecoscandagli standard, che mostrano solo ciò che era sotto la barca poco prima). È offerto da F&B Yachting nel suo ricco catalogo sul web.

Perché installarlo ora? Tecnici più disponibili: con la bassa stagione è più facile trovare installatori qualificati senza lunghe attese. Si può approfittare dei lavori in secca: il trasduttore deve essere montato con la barca fuori dall’acqua, quindi conviene eseguire l’installazione durante i lavori di manutenzione previsti nei prossimi mesi.

Perché scegliere EchoPilot FLS? Visione anticipata del fondale: rileva fino a 200 metri davanti alla prua, permettendo di individuare ostacoli e bassi fondali con ampio margine di manovra. Navigazione precisa e sicura: fornisce informazioni dettagliate in tempo reale. Perfetta integrazione: il modello Platinum è compatibile con i principali sistemi di navigazione di bordo.

UN MODELLO EGIZIANO A CONFERMA DEGLI ANTICHI RITI

La barca per traghettare nell’Aldilà



VERONA – Ha quasi 4000 anni il modello di imbarcazione funeraria a vela proveniente dall’Antico Egitto entrato in queste ultime set-

timane nella collezione di Palazzo Maffei: altro pezzo strabiliante nell’incredibile wunderkammer del Museo veronese di Piazza delle

Erbe, voluto dal collezionista Luigi Carloni: la più antica, a questo punto, delle oltre 650 opere esposte.

Nella sala del secondo piano espositivo, che già riunisce, tra le altre cose, alcuni pezzi antichi di provenienza greco-romana e la “summa” del sapere con l’edizione integrale dell’Encyclopédie di Diderot e d’Alambert, la nave, che per stringenti confronti tipologici può confrontarsi con quella custodita nel Museo del Louvre a Parigi, testimonia il forte senso della vita nell’aldilà tipico della cultura egizia, simboleggiando il trasporto dell’anima del defunto dal mondo dei vivi al mondo dei morti.

Era infatti convinzione che il defunto sarebbe entrato nella Duat (il Regno dei morti) con il suo corpo – motivo per la mummificazione e la conservazione degli organi più importanti – e qui il dio Osiride avrebbe infuso nuovamente il soffio della vita.

*

Questo antico reperto conferma l’importanza del navigare e delle imbarcazioni in tutte le epoche: tanto che le sepolture e i riti dei

defunti sono stati diffusi con l’uso di navicelle e barche dell’Egitto alle Samoa, dai vichinghi agli inuit.

Databile tra il 1939-1850 a.C., carica di significati e speranze, l’imbarcazione egiziana lunga 50 cm appartiene dunque a quel gruppo di modellini, prodotti soprattutto nel periodo del Medio Regno, generalmente depositati all’interno delle sepolture dei dignitari. Sotto la struttura mobile coperta (la cabina), si scorde così il corpo del defunto circondato da sei rematori inginocchiati che simulano il movimento della remata, mentre a poppa vi è il timoniere.

Completo di tutte le sue parti primarie, in legno modellato e intagliato con tracce di policromia, il reperto esposto a Palazzo Maffei ha lo scafo con decorazioni lineari bianche e brune e fori di innesto per il fissaggio dei vari elementi mobili e dei personaggi, mentre l’albero maestro vi è disposto centralmente e dotato di vela arrotondata che poggia orizzontalmente su un ulteriore supporto mobile. Il tutto per rendere “funzionante” l’imbarcazione anche nell’aldilà, affinché il defunto potesse essere condotto con sicurezza a destinazione.

www.lorenziniterminal.it



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

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

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Toscana e Liguria

momento che si delinea di grande rilancio per l'interesse del porto livornese: che si è guadagnato, come già abbiamo scritto, la dichiarazione di interesse del gruppo MSC per la futura Darsena Europa, un passo che commentiamo anche oggi su queste stesse colonne.

“La pubblicazione sul sito ministeriale – hanno dichiarato per Confindustria Piero Neri e per Confetra Gloria Dari – del decreto istitutivo della Zona Logistica Semplificata della Regione Toscana dota anche la nostra Regione di uno strumento che può attrarre nuovi investimenti manifatturieri e logistici. È l'epilogo positivo di una lunga gestazione – avviata da Regione Toscana nel 2020 – ottenuto grazie all'unità di intenti di diverse

Istituzioni, amministrazioni e forze politiche sostenute, più volte e ad ogni livello, dalle rappresentanze economiche e sociali tra le quali Confindustria e Confetra”.

Con l'istituzione della ZLS si apre una fase molto impegnativa per la realizzazione del complesso sistema di governance previsto dalla normativa : dalla costituzione del Comitato di indirizzo e del Comitato di Gestione, alla struttura gestionale ed operativa (affidata all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale), alla organizzazione dei referenti locali del vasto territorio di una Zona logistica policentrica e multipolare (che coinvolge l'interporto di Prato e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale).

Sono del tutto confidente della capacità di gestione di questa complessità da parte della Regione Toscana e dell'Autorità di Sistema Portuale – afferma il presidente Neri – perché, subito dopo l'attuazione

degli strumenti di governance, si possa lavorare alla definizione di un progetto strategico, in particolare per la costa, e alla possibilità di sostenerlo con incentivi regionali e nazionali ammissibili.

A questo proposito – concludono il presidente Neri e la vicepresidente Confetra Dari – intendiamo nuovamente sostenere con gli organi nazionali delle nostre confederazioni che il credito d'imposta per gli investimenti nelle ZLS divenga strutturale e non sia semplicemente postergato al novembre 2025.

Tra i primi interventi sul decreto ZLS, quelli in ambito AdSP livornese – “Un atto di enorme importanza che assicura alle Imprese della Toscana nuove opportunità di sviluppo per la promozione di investimenti strategici”. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha così commentato, venerdì corso, la notizia della istituzione della ZLS Toscana con l'approvazione del decreto istitutivo del Consiglio dei ministri.

È stato, come purtroppo per molte decisioni che dovrebbero avere iter veloce, un percorso lunghissimo che è durato ben quattro anni. Il completa-

mento sia pure tardivo della procedura avviata a luglio del 2020 – ha ribadito Guerrieri – è un risultato storico che ci piace poter credere di aver raggiunto grazie al contributo fattivo della AdSP e al coinvolgimento di tutta la comunità portuale.

Ovviamente soddisfatto per primo il segretario generale dell'ente portuale, Matteo Paroli, considerato in molti settori come il vero artefice del risultato, con una lunga, paziente ma decisa opera di costruzione. Paroli ha ribadito l'importanza di un risultato conseguito “grazie al lavoro di squadra che ha visto la partecipazione di tutte le istituzioni coinvolte, a partire dalla Regione Toscana, dei parlamentari locali e dei consiglieri regionali di tutti gli schieramenti politici. Ora dobbiamo correre rapidamente” – ha ribadito Paroli – ricordando che la ZLS avrà una durata massima di sette anni, prorogabili solo per ulteriori sette. “Non possiamo permetterci di perdere tempo: occorrerà uno stretto coordinamento tra Regione, AdSP, e le amministrazioni comunali e provinciali” ha aggiunto. “Noi siamo pronti a dare il nostro contributo e abbiamo già al nostro interno una

struttura espressamente dedicata per queste attività” ha concluso.

•

Semplificare, snellire, aiutare: questi gli obiettivi della ZTL. Tra le misure di semplificazione, la più importante è l'autorizzazione unica, alla quale sono soggetti i “progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione”. In particolare, con l'autorizzazione unica molte procedure di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominate, previste dalla legislazione vigente per ottenere tutti i permessi necessari in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS, sono ora unificate in un'unica richiesta.

Ove necessario – continua la norma – “l'autorizzazione unica costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale. Le opere per la realizzazione dei progetti sopramenzionati nella ZLS da parte di soggetti pubblici e privati sono ritenute di “pubblica utilità, indifferibili ed urgenti”.

•

Sia chiaro: non mancano i caveat, ovvero le trappole procedurali, perché ci sono, inserite nel testo della norma, anche gli “eccetto”. Si tratta adesso di trasformare un atto formalmente esecutivo in fatti. Per quanto riguarda la Toscana, la ZLS ha come fulcro il porto di Livorno, con la cornice di tutti gli scali del sistema: e secondo alcune interpretazioni riguarda anche Marina di Carrara, pur facendo parte di un'altra AdSP. Non è un dettaglio, perché potrebbe anche valere in vista della Riforma delle AdSP. Qualcuno ci sta già facendo un pensiero anche se La Spezia ovviamente punta i piedi.

•

Andiamo sul concreto. E sul concreto c'è molto lavoro da fare,

come ci ha detto Paroli. Se il “cerino” è in mano alla Regione – anzi, alle Regioni perché per Marina di Carrara è in ballo anche la Liguria – Il primo lavoro da fare è mettere insieme il “comitato d'indirizzo” che sarà presieduto dai presidenti delle Regioni e istituito oltre che dalle AdSP anche dagli enti locali. C'è una complicazione e nessuno la sottovaluta: proprio nei prossimi mesi scadono sia la presidenza della Regione Toscana sia quella dell'AdSP. Inutile soffermarci su quanto queste scadenze potranno o intralciare i tempi tecnici per la costituzione del Comitato. A Palazzo Rosciano si è già avanti perché, come ha detto Paroli, è già pronto lo “sportello Unico Amministrativo” che diventa parte determinante delle operatività concrete. Ora c'è un'unica parola d'ordine: correre, correre, correre.

•

La istituzione della ZLS (Zona Logistica Semplificata) per la Toscana – scrive anche l'unione comunale livornese del PD – è un fatto di straordinaria importanza per il territorio, per lo sviluppo economico, per le imprese. In particolare per l'area costiera toscana e, al suo interno, per l'area costiera livornese. “Finalmente ora si delinea una prospettiva risolutiva, – afferma la nota – per troppo tempo disattesa dal Governo nazionale e sollecitata da anni dal Partito Democratico che ha promosso nel tempo una molteplicità di iniziative in Parlamento, in sede regionale e comunale, sul territorio, mobilitando i suoi rappresentanti ad ogni livello.

Il merito fondamentale della istituzione della ZLS – continua il PD livornese – va riconosciuto alla Regione Toscana, all'Autorità di Sistema Portuale, alle Amministrazioni locali, alle forze politiche e sociali, alle organizzazioni economiche, sindacali e di categoria. Questo decreto porterà benefici ed opportunità di sviluppo per un'area vasta che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, gli interporti di Guastalla e Prato, oltre all'aeroporto di Pisa. Un significativo passo avanti; nella giusta direzione.

PUBBLICATE NEI GIORNI SCORSI SULLA GAZZETTA UFFICIALE

Le norme per la “mini-patente nautica”



ROMA – È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto contenente il programma di esame della patente nautica D1, il cosiddetto “patentino” diurno entro 6 miglia dalla costa, per potenze fino a 115 cavalli, rilasciabile anche ai sedicenni, fortemente voluto e ottenuto da Confindustria Nautica.

Il corso, erogato dalle scuole nautiche, deve avere una durata complessiva di non meno di 5 ore, ed essere organizzato in lezioni frontali con frequenza obbligatoria in presenza, di durata non superiore a due ore giornaliere.

Le esercitazioni pratiche individuali di navigazione e manovre a motore hanno una durata di almeno cinque ore non consecutive e sono svolte su unità da diporto di lunghezza minima di 5,90 metri con motore di potenza superiore a 40 cavalli (iscritte nell'ATCN o in un pubblico registro comunitario).

Eventuali assenze del candidato alle lezioni teoriche frontali o alle esercitazioni pratiche individuali di navigazione e manovre a motore sono recuperate secondo le medesime modalità didattiche previste dal corso.

A conclusione del corso il candidato sostiene una prova di idoneità finale presso la scuola, costituita da 15 quiz selezionati nell'ambito delle materie indicate nel programma di esame, che è superata se fornisce

almeno 12 risposte esatte nel tempo massimo di trenta minuti.

Le scuole nautiche comunicano a capitaneria di porto, provincia e motorizzazione competenti per territorio luogo, giorno e ora di svolgimento del corso formativo e dell'esame di idoneità finale e i nominativi dei partecipanti, nonché il collegamento di accesso in video conferenza per le finalità di vigilanza e di verifica da remoto.

Confindustria Nautica ha condiviso, in coordinamento con Unasca e Confarca e con la Direzione competente del MIT i quiz di esame.

Programma di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria D, tipo D1:

1. Teoria dello scafo. 1.1 Nomenclatura delle parti principali dello scafo. 1.2 Effetti evolutivi dell'elica e del timone. Elementi di stabilità dell'unità.

2. Motori. Elementi di funzionamento dei sistemi di propulsione a motore. Irregolarità e piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico. Calcolo dell'autonomia in relazione alla potenza del motore ed alla quantità residua di carburante.

3. Sicurezza della navigazione. 3.1 Uso degli estintori. Rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza dell'alcol o in stato di alterazione psicofisica

per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. 3.2 Norme di sicurezza per la navigazione diurna entro sei miglia di distanza dalla costa, con particolare riferimento alle dotazioni di sicurezza e ai mezzi di salvataggio in relazione alla navigazione effettivamente svolta e alla navigazione in solitario. Prevenzione degli incendi. Tipi di visite e loro periodicità. Provvedimenti da adottare in caso di sinistro marittimo (incendio, collisione, falla, incaglio, uomo in mare). Provvedimenti da adottare per la salvezza delle persone a bordo in caso di sinistro e di abbandono dell'unità.

Precauzioni da adottare in caso di navigazione con tempo cattivo. Assistenza e soccorso: segnali di salvataggio.

4. Manovre e condotta. 4.1 Precauzioni all'ingresso e all'uscita dei porti, per la navigazione in prossimità della costa o di specchi acquei dove si svolgono altre attività nautiche (nuoto, sci nautico, pesca subacquea, ecc.). Velocità consentite. 4.2 Ormeaggio, disormeggio, ancoraggio. 4.3 Manovre.

Seguono alcune norme relative alla meteorologia e alle più diffuse problematiche della fruizione delle fasce balneari.

DA UNA SERIE DI CIRCOLARI RACCOLTE PER I TRASPORTI PESANTI DA FAI

Retrofit, tachigrafi e divieti di circolazione

ROMA – La direzione generale della Polizia Stradale del Ministero dell'Interno ha fornito alcuni chiarimenti in merito all'implementazione della normativa relativa ai tachigrafi intelligenti di 2ª generazione, e ad altri dettagli relativi sia alla navigazione marittima che ai divieti di circolazione.

Contenuti in una circolare informativa di FAI, l'informativa parte dall'obbligo di retrofit dei veicoli impiegati nei trasporti internazionali; la circolare prot. 38985 del 27 dicembre scorso, dando attuazione ad una decisione del Comitato del trasporto stradale della Commissione Europea, introduce un periodo di “apprendimento didattico” di due mesi per sensibilizzare gli operatori ad effettuare il predetto retrofit. Di conseguenza, fino al 28 febbraio

2025, gli operatori di Polizia che, in occasione di un controllo su strada, riscontrassero la mancanza del nuovo tachigrafo intelligente su un mezzo che effettua un trasporto internazionale, dovranno limitarsi a comunicare tale omissione astenendosi, invece, dalla contestazione della relativa violazione per il mancato montaggio del nuovo apparecchio.

•

Con la circolare prot. 38980 del 27 dicembre, il Ministero dell'Interno ha chiarito che le nuove carte di 2ª generazione (ossia quelle rilasciate a partire dal 21 luglio 2023) hanno la capacità di memoria necessaria alla registrazione di tutte le attività svolte nei 56 giorni precedenti. Per quanto riguarda le carte di 1ª generazione, sussiste invece il rischio di saturazione della memoria interna. Pertanto, fermo restando che non vi è alcun obbligo di sostituzione delle carte di 1ª generazione, è opportuno in tal caso che l'autista proceda alla stampa della registrazione della giornata in corso e dei 56 gg precedenti, oggetto di verifica su strada. La stampa deve essere fatta al termine dell'attività giornaliera, prima dell'inizio di un nuovo periodo di guida di 24 ore.

•



Sulla GU n. 305 del 31 dicembre u.s. è stato pubblicato il decreto MIT n. 314 del 12 dicembre 2024 sui divieti di circolazione dei veicoli di massa superiore alle 7,5 ton sulle strade extraurbane, validi per il 2025. Sullo stesso tema, la DC per la Polizia Stradale del Ministero dell'Interno ha inoltre emesso una circolare in cui vengono riepilogate le due novità introdotte dal predetto DM:

- l'esclusione dal divieto di circolazione dei veicoli prenotati per le sedute di revisione durante un giorno feriale,
- l'esclusione per i veicoli che compiono il percorso per il rientro alle sedi principale o secondaria dell'impresa, nonché il percorso per

il rientro alla residenza o domicilio del conducente. La novità consiste nell'aver portato ad 80 km (dai precedenti 50 Km) la distanza massima del veicolo dai predetti luoghi.

•

Con un decreto del 27 dicembre 2024 il MIT ha proceduto all'ampliamento delle rotte ammesse al contributo per il trasporto combinato e intermodale marittimo (Sea modal shift) che, di conseguenza, vanno ad integrare quelle già indicate nell'allegato A del decreto MIT n. 166 dell'11.10.2023 e nel D.D del 12 gennaio 2024. Tutta la documentazione normativa relativa alla misura è disponibile nella sezione dedicata del sito della RAM.



S·INT·A SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

**Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice**



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)



57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121
E-mail: sinta@sinta.trade • Web: www.sinta.trade



NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895



Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

Tanti posti di lavoro, pochi giovani al lavoro?



Non c'è bisogno di fare grandi ricerche per trovare, sui giornali e sul web, offerte di lavoro anche allettanti: come quelle delle compagnie di navigazione delle crociere, che offrono posti a bordo, ben retribuiti e per periodi temporali anche ridotti, specialmente per giovani. Ma a quanto pare, le risposte sono scarse. Si chiede Paola Rossini da La Spezia:

Sarei interessata ad imbarcare come hostess su una nave da crociera: quello che mi frena è il sospetto che dietro le proposte indubbiamente interessanti si celino però realtà assai meno piacevoli. Perché sono pochi, pochissimi, i giovani come me che rispondono?

✻

Perché ci sono sempre meno giovani, potrebbe essere la risposta

più semplice. E certo la pesante denatalità dell'Italia è una delle ragioni: denatalità legata - non siamo esperti ma si legge ovunque - alla situazione economica difficile, che non invita le coppie a far figli, oltre a un certo edonismo anche involontario che mette il proprio tenore di vita prima di pensare a un'eventuale prole.

Il tema sarebbe assai complesso e investe anche l'immigrazione dai paesi del terzo mondo, non tutta costituita da delinquenti o disadattati: tanto che per alcuni lavori indubbiamente pesanti, la percentuale di giovani immigrati è in forte crescita, sia per la loro adattabilità che per il rifiuto dei pochi ragazzi italiani. Sembra che il governo attuale stia adottando qualche misura per incentivare le nascite. Ma anche nel migliore dei casi, si parla di anni ed anni per invertire il fenomeno. Alimentando anche le battute di spirito come quella della vignetta che riprendiamo dal "Vernacoliere" di qualche tempo fa.



-- ALL'INTERNO --

MSC Crociere cresce ad Ancona.
MSC World America al lancio.
Navi da crociera, l'impatto a Livorno.
Da Genova a Malabo via aerea.
In TV la "Valle del Diavolo".
GNL come fuel di transizione.
Le tante canzoni del mare.
Singapore macina record.
Suez -68% di tonnellaggio ma rilancia.
Pisa e Firenze, aumentano i voli.
Gioia Tauro in memoria di Maria Teresa.
Lamborghini 63 sempre di più.
La barca per traghettare nell'Aldilà.
Ecco i Torqeedo con Yamaha.
Quello che arriva sotto lo scafo.
Le norme per la "mini-patente nautica".
Retrofit, tachigrafi e divieti di circolazione.
Tanti posti di lavoro, pochi giovani al lavoro?

a pag. 3
a pag. 3
a pag. 4
a pag. 4
a pag. 5
a pag. 5
a pag. 5
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 7
a pag. 7
a pag. 7
a pag. 8
a pag. 8
a pag. 9

LA GAZZETTA MARITTIMA

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
redazione@gazzettamarittima.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

MSC prima al mondo

dia superiore al mercato del 12,3%. L'anno scorso MSC ha varato una cinquantina di nuove costruzioni (548.500 teu), tra cui 26 navi post-panamax da 15.400 - 16.600 teu che sono "ideali" per coprire qualsiasi tratta.

E il suo diretto inseguitore? Il divario con il secondo operatore al mondo, A.P. Moller - Maersk con 4,4 Mteu, si è ampliato a 1,9 Mteu. L'anno scorso Maersk ha ricominciato a far crescere la sua flotta (+7,3%) ma dopo averla ridotta nel 2023 (-2,7%) e nel 2022 (-1,4%). L'espansione dell'anno 2024 è dovuta in gran parte all'arrivo di 23 nuove costruzioni, tra cui le prime sette navi di classe "Equinox" alimentate a metanolo da 16.592 teu.

Anche altri competitor potenziano... Contrariamente agli anni precedenti, quando c'erano chiari vincitori e vinti, la crescita della flotta nel 2024 è stata in effetti distribuita in modo più uniforme. Quasi tutti i primi 12 vettori hanno aumentato la loro capacità di oltre il 6,9% nel 2024. C'è stata sia la necessità di rinnovare, che fiducia in una ripresa mondiale del trasporto navale, considerato che l'Egitto, nonostante gli Houthi, vuole completare il raddoppio del canale di Suez (in un anno e mezzo, la duplicazione completa dell'intero percorso).

In questo quadro generale, che significato ha la joint venture tra MSC e le livornesi Neri e Lorenzini?

"Finalmente è la grande notizia che auspicavamo a Livorno: il numero uno al mondo, in società con le due più grandi realtà portuali labroniche, cioè i gruppi anche terminalisti Lorenzini e Neri, ha ufficialmente manifestato interesse per la Darsena Europa. Dovremo stare sempre attenti a come si evolveranno le "cose" ma

sicuramente i circa 300/400 milioni che mancavano ai 640 di (Regione, MIT, BEI, AdSP, CDP e CIPRESS) per rendere totalmente operativa la D.E. ora ci saranno senza grossi affanni. E il calibro della joint venture, come l'ha chiamata lei, è una garanzia che le cose potranno essere non solo più veloci, ma anche con prospettive forse ancora migliori per il resto del porto e per il resto dei traffici marittimi, liberando la Darsena Toscana per le tipologie che da tempo soffrono."

Darsena Europa

zare e gestire la Darsena Europa, con l'implicito (ma determinante) impegno a sopprimere al finanziamento richiesto dalla parte privata. Prima di ricordare i dettagli del cambio d'indirizzo da parte del primo operatore logistico del mondo, è bene sottolineare che ad oggi la Darsena Europa può contare su 200 milioni di euro della Regione Toscana, altri 200 milioni del Ministero MIT, 90 milioni dalla banca BEI, circa 50 racimolati dall'AdSP, e altri 100 milioni da CDP e CIPRESS. Ai costi attuali occorrerebbero altri 300 milioni di euro circa, richiesti al socio privato che si aggiudicherà l'attesa gara. E con la recente dichiarazione di interesse di MSC sembra scontato che sarà il colosso di Aponte a metterci il cappello.

I fatti sono, ovviamente, il risultato delle azioni degli uomini. In questo caso sono il risultato di un'azione concordata tra due dei principali operatori logistici del porto di Livorno: Piero Neri ed Enio Lorenzini. Volendo fare del dietrismo, il coinvolgimento del gruppo Aponte aveva preso corpo già il giorno dopo la dura uscita del gruppo Neri da Confitarma con il suo "avvicinamento" a Confarmatori, che ha MSC come socio più

importante, Neri e Lorenzini hanno tessuto una importante tela di nuovi rapporti, non solo con il cluster portuale che si è schierato a difesa dei contenitori nel TDT, ma anche in ambito più vasto, schierandosi su quello che è ormai lo scontro a livello nazionale dei due gruppi armatoriali: Confitarma schierata con Grimaldi, Assarmatori con MSC. Le sostanziali differenze di peso tra i due gruppi in questo scontro puramente nazionale contano, ma non sono state determinanti: sono state determinanti invece le strategie, che facendo perno sul terminal Lorenzini (compartecipato come noto da MSC) e sulla sostanziale rappresentatività di tutto il cluster portuale di Pieri Nero, hanno portato alla definizione dei rapporti.

Si delinea dunque, almeno nelle ipotesi più logiche, il porto di domani: i contenitori tutti i Darsena Europa con il traino di MSC, compresi quelli attualmente nel "multipurpose" Lorenzini: i ro/ro - e i ro/car nello specifico - in Darsena Toscana, con perno sul TDT di Grimaldi ma anche con le aree ex Lorenzini, quelle della Cilp e quelle del probabile trasferimento dei rinfusi e dei forestali. Alcuni dettagli sono in fase di definizione, come le aree e gli accosti delle crociere e dei traghetti passeggeri, ma stanno avviandosi alla soluzione per gli accordi in essere con la Porto 2000. Tutto potrebbe tornare, finalmente. Se il diavolo non ci mette la coda. Auguri.

Portacontainer, tutte utilizzate

dei Teu. Sulla tratta Asia-Europa, quella che più ci interessa direttamente, dalla capacità settimanale (media) di 434.940 slot nwl dicembre 2023 si è passati, nello scorso dicembre 2024 ad un aumento di soli 38.360 slot, cioè a un modesto +8,8%. Da ricordare che nei cantieri, in attesa di completamento e di consegna, ci sono ancora decine di portacontainer ordinati, ora diventati urgenti.

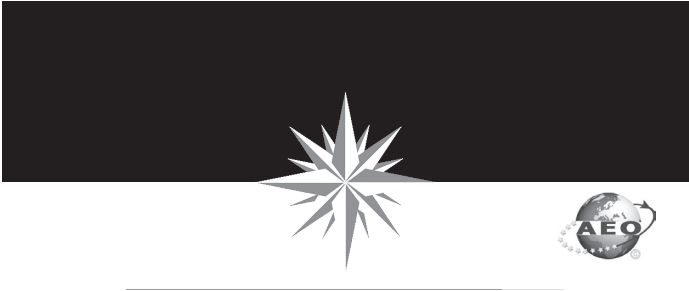
La flotta globale di portacontainer

nel corso del 2024 è aumentata del 10,6% con quasi 3 milioni Teu in più. Il 59% di questa capacità extra è stata assorbita dalla rotta Asia-Europa, proprio per la necessità di allungare i viaggi circumnavigando l'Africa.

Il grafico e la "torta" che riportiamo sono significativi anche nel dimostrare molto chiaramente come i traffici Teu più importanti al mondo continuano ad essere quelli tra Europa ed Asia (e viceversa) con un +31% nell'ultimo anno. Più modesti i traffici con l'Africa, che dovrebbero essere la nuova bandiera nel Mediterraneo, per di più in lieve (-1%) calo. Sempre Alphaliner conferma che il gruppo MSC è ormai di gran lunga il primo al mondo per traffici, considerati tutti i generi di merci.

ASSOTIR contesta

professano la massima vicinanza al settore, avallano poi provvedimenti simili, dimostrando di non preoccuparsi affatto delle difficoltà che gli addetti e le aziende devono fronteggiare. La comunicazione opaca del Ministero dei Trasporti sembra un'ulteriore dimostrazione di questo atteggiamento". Come abbiamo già scritto, il MIT il 31 dicembre scorso ha emesso un comunicato dal titolo "Autostrade, nuovo anno senza aumenti: tariffe congelate per 22 concessionari". Nel testo tuttavia si specificava che su una parte significativa della rete (2.800 chilometri sui 7.000 totali) dal 1° gennaio 2025 veniva autorizzato un aumento dell'1,8%, che oltretutto segue i due aumenti già attuati nel corso dell'anno appena concluso. "Al di là del fatto che un simile modo di comunicare non sembra in linea con il requisito di trasparenza che si deve pretendere dalle istituzioni - prosegue Donati, - dobbiamo sottolineare che questi aumenti colpiscono sì tutti gli utenti, ma per le imprese di trasporto rappresentano un aggravio su una voce di costo aziendale fondamentale. Anche perché sulle tratte autostradali interessate circola quasi la metà del traffico pesante".



G.T. SPED

INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni Internazionali Marittime Operatori Doganali



57100 LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 19
Tel. 0586 211734 • Fax 0586 839010
e-mail: gtsped@gtsped.it

"Dopo qualche anno di tregua - aggiunge il presidente Nazionale di ASSOTIR, Anna Vita Manigrasso, - siamo, dunque, tornati all'antica prassi che prevede che Capodanno coincida con un aumento dei pedaggi. Aggravio che contribuisce a peggiorare la situazione di sofferenza causata dall'ondata di aumenti generalizzati dei costi (dai noli marittimi, ai veicoli, ai tassi d'interesse bancari, al personale, etc.) da cui le imprese si vedono travolte, praticamente senza particolari armi di difesa" conclude Manigrasso.

TDT tagliato fuori da Oocl

Lo stesso faranno Yang, CMA, Cosco e ZIM cioè tutte le compagnie che caricavano con Hapag sul servizio Al6. Sia TDT e AdSP sarebbero consolati dal fatto che Hapag, alleandosi con Maersk e abbandonando il servizio Al6, continuerà a scalare Livorno, ma gli esperti sono convinti che certamente i due non faranno più da soli i 50.000 teu che facevano tutti insieme.



Vintage 2024: the "wine cellar" is ready

Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...

Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.

www.ggori.com



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics