

DA UNO STUDIO DI BOSTON ECCO IL FABBISOGNO PER LA FLOTTA ITALIANA

DAI CONVEGNI NELL'AMBITO DELL'INIZIATIVA "DE PORTIBUS"

Cento miliardi per shipping tutto green

Il colossale investimento servirebbe a rispettare la transizione entro il 2050 ma le risorse non ci sono - Non aiuta anche la difficoltà di reperire carburanti davvero puliti nei porti nazionali

BOSTON – Il richiamo alla realtà arriva da BCG (Boston Consulting Group), istituto di analisi che ha affrontato il tema delle emissioni delle navi e dei costi relativi per la decarbonizzazione: per quanto riguarda le navi di bandiera italiana occorreranno almeno cento miliardi di dollari da qui al 2050. Brutalmente parlando, il programma 2050 così come stanno le cose è una favoletta per chi crede nelle fate.

Sempre secondo il rapporto, che Il Sole24Ore è riuscito a spulciare in anteprima, poche aziende ad oggi sarebbero disposte a pagare i pesanti sovrapprezzi per un trasporto marittimo davvero "green". Dal punto di vista degli armatori, meno della metà delle compagnie sostiene di avere le risorse adeguate per diventare davvero no carbon. Infine c'è il problema, strettamente pratico, dei carburanti davvero puliti: la loro disponibilità è ancora poco più che simbolica e anche sul piano giuridico, delle normative sia europee che mondiali, c'è un continuo divenire che non aiuta certo a programmare i nuovi motori.

La flotta italiana interessata alla

(segue a pagina 8)

Bandi UE per le sfide su clima e mari

BRUXELLES – La Commissione europea ha aperto i nuovi bandi 2024 dedicati alle cinque sfide ritenute prioritarie per la società europea (e non solo), con scadenza il prossimo settembre.

Il 7 e 8 maggio, con l'evento MISSIONITALIA Horizon Europe - Info day nazionali sui bandi EU Missions 2024" apre, in accordo con il MUR, propone una serie di sessioni online su temi, regole di partecipazione e opportunità dei nuovi bandi in riferimento a ciascuna delle 5 EU Missions: Adaptation to Climate change - Cancer- Restore our Ocean and Waters by 2030 - 100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030 - A Soil Deal

(segue a pagina 8)



Demolizioni navali: quando il business gronda sangue

PIOMBINO – La recente inaugurazione di un nuovo tratto di strada che punta a risolvere il centenario isolamento stradale (e ferroviario) del porto e delle aree connesse, ha riaperto il dibattito sulle demolizioni navali che dovevano essere - scriviamo

referendoci a progetti a quanto pare accantonati - uno dei siti di demolizioni navali più importanti e più redditizi per il Mediterraneo. La stessa joint venture tra il gruppo genovese di San Giorgio del porto e il gruppo livornese Neri ha ormai cambiato destinazione, sta completando alcuni impianti destinati a costruzioni e refitting, ma non per questo non risente dalla mancanza di un collegamento veloce con la superstrada (?) Aurelia. E le demolizioni? Il caso della Costa Concordia - fu costruita una banchina apposta con fondale a 20 metri, furono predisposti piazzali e attrezzature, ma poi il relitto fu demolito a Genova - è stato sintomatico. Significa che le demolizioni navali continueranno useranno ad essere nei paesi dell'est Mediterraneo (Turchia) o addirittura del Far East?

(segue a pagina 8)

DALLA RELAZIONE DEL PRESIDENTE GUERRIERI AL PARTENARIATO

Livorno, la rotta sul futuro

Cotunav tra Livorno e La Goulette

LIVORNO – Oltre a progetti e alle promesse, per fortuna ci sono anche i fatti. È in partenza, per esempio, un nuovo servizio della COTUNAV sulla tratta La Goulette/Livorno/Salerno.

Il servizio è dedicato, come gli altri già attivi, a rotabili, container e merce varia.

La frequenza sarà settimanale (segue a pagina 8)



Luciano Guerrieri

LIVORNO – Più investimenti infrastrutturali e di ultimo miglio; nuove strategie di cooperazione in ambito Mediterraneo e maggiori sinergie di territorio: il presidente

(segue a pagina 8)

SECONDO LE ULTIME INDISCREZIONI DEL FINANCIAL TIME

Auto cinesi, super-dazi della UE

BRUXELLES – L'Unione Europea sarebbe ormai pronta a imporre i primi dazi sulle importazioni di auto elettriche provenienti dalla Cina, segnando una svolta significativa nella politica commerciale verso il gigante asiatico. Il Financial Times riporta che la Commissione Europea potrebbe avviare l'applicazione di dazi preliminari già a fine maggio, anticipando una decisione che potrebbe solidificarsi con misure permanenti entro novembre, previa approvazione dalla maggioranza degli Stati membri.

Queste misure sono il diretto

(segue a pagina 8)

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



Con noi il tuo business non ha confini

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



LA NOSTRA ENERGIA È ELETTRICA.

Visita il sito per scoprire di più: www.jungheinrich.it/e-mobility

We're the
Intralogistics
Pioneers.

JUNGHEINRICH

CON L'ATTUALE ANNUNCIATO PASSAGGIO DA LEONARDO A FINCANTIERI

Wass, una storia tormentata



BLACK SHARK TORPEDO DEAL FOR NAVY MIGHT BE REVIVED

Nella foto: Il magazzino dei siluri Wass.

LIVORNO – Dunque Fincantieri è ormai "padrona" di Wass, l'ex silurificio Whitehead, poi diventato Motofides, poi ancora punta di diamante del sistema Leonardo per la produzione dei siluri Black Shark ma anche e specialmente nell'elettronica subacquea, nei droni marini e nei sistemi avanzati di monitoraggio subacqueo.

Sotto certi aspetti, si tratta di un passaggio quasi naturale, visto che la divisione militare di Fincantieri è in forte sviluppo e Wass ne appare la logica appendice. Sembra che lo stabilimento livornese sia stato valutato intorno ai 300 milioni di euro, e tenendo conto del fatto che l'elettronica del settore difesa in pochi anni sta aumentando il proprio valore in un crescendo rossiniano (gli ordini hanno sfiorato recentemente i 3 mila milioni di euro) c'è da sperare che il passaggio a Fincantieri si porti dietro anche uno sviluppo del complesso.

Certo, la storia dell'attuale Wass è abbastanza singolare. Nata come silurificio dopo che la prima Whitehead fu trasferita da Trieste dove era nata, è stata di proprietà anche di Fiat che tentò la strada dei motori fuoribordo per la nautica, poi si è dedicata al subacqueo dell'esplorazione e infine della

(segue a pagina 8)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 4)**

CIS
**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

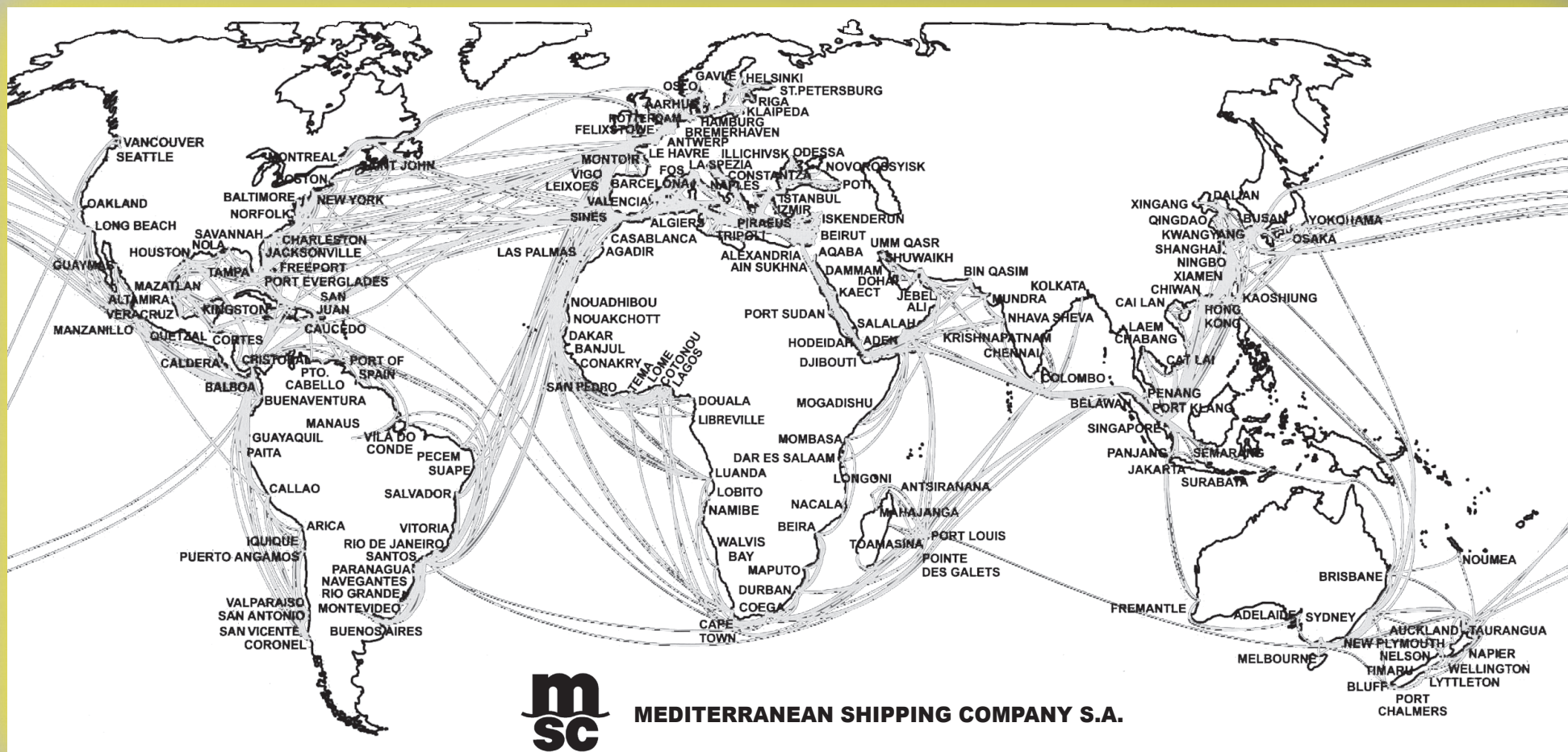


AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

BORGO 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

IN PARTICOLARE PER AUTO, RICAMBI E FOOD

L'E-commerce in crescita



MILANO – Nel 2024 il valore degli acquisti online di prodotti da parte degli italiani crescerà del +6% e raggiungerà i 38,6 miliardi di euro. In particolare, i comparti Arredamento e home living, auto e ricambi e food & grocery registrano un incremento superiore alla media (con tassi compresi tra il +8% e il +12%), mentre Beauty, Informatica ed Elettronica di consumo e Abbigliamento presentano una crescita in linea con quella del settore (con

tassi compresi tra il +7% e il +5%). Frena la progressione dell'Editoria, segmento stazionario. La penetrazione dell'online sul totale acquisti Retail (online+offline) nei prodotti è pari all'11%, stabile rispetto al 2023.

Questi sono alcuni dei dati aggiornati sul mercato eCommerce in Italia, secondo l'ultima indagine dell'Osservatorio eCommerce B2c Netcomm - School of Management del Politecnico di Milano*, che è

stata presentata questa mattina in occasione della plenaria di apertura della diciannovesima edizione di Netcomm Forum - l'evento di riferimento per il mondo digitale sui temi dell'evoluzione dell'eCommerce, del digital retail e della business innovation a livello nazionale e globale -, quest'anno intitolato "The Intelligence Commerce: Composable & Fluid, la continua ri-configurazione del Retail e delle filiere. Retail: dai Metaversi allo Space Commerce".

COME CONSEGUENZA DELLE TENSIONI INTERNAZIONALI

Venezia e Chioggia, traffici giù

VENEZIA – Gli scali di Venezia e Chioggia registrano nel periodo aprile 2023-marzo 2024, un traffico complessivo pari a 23.462.527 di tonnellate movimentate: rispetto al periodo aprile 2022-marzo 2023, Venezia ha movimentato 22.667.289 tonnellate di merci, registrando un calo del 6,8% mentre a Chioggia si registra un aumento del 28,2%, con 795.238 tonnellate di merci movimentate.

Su base trimestrale, da gennaio a marzo 2024, per le banchine del porto veneziano sono passate 5.551.006 tonnellate con una diminuzione del 9,8% rispetto al periodo gennaio-marzo 2023; un dato quest'ultimo che risente però delle performance particolarmente positive registrate a marzo dell'anno scorso.

I dati che si riferiscono al periodo gennaio-marzo 2024 evidenziano a Venezia una crescita delle rinfuse liquide con un +6,4%, pari a 1.703.186 tonnellate rispetto al primo trimestre del 2023 e una flessione, pari al -25,4%, delle rinfuse solide con 1.522.508 tonnellate movimentate. Una diminuzione sulla quale incide pesantemente il calo repentino dei carboni fossili e della lignite (-61,45%) legato alla strategia energetica nazionale.

Sempre nel primo trimestre del 2024, mostrano il segno meno (pari -7,4% rispetto al trimestre gennaio-marzo 2023), con 2.325.312 tonnellate movimentate, i general cargo; in controtendenza i Ro-Ro



Fulvio Lino Di Blasio

in aumento del +7,9% con 594.782 tonnellate. Al contrario, prosegue la già prevista flessione del settore container riconducibile alla crisi del Canale di Suez che sta riguardando la maggior parte dei porti italiani e del Mediterraneo orientale, scalo veneto compreso. A Venezia, nel primo trimestre 2024, i contenitori sono, infatti, diminuiti del 12,9% (con 112.189 Teu movimentati) rispetto ai primi tre mesi dell'anno precedente mentre, su base annua, il calo registrato è pari all'8,6%.

Per Chioggia, i primi tre mesi di quest'anno confermano invece una buona crescita in tutti i settori, +40,7% per 166.522 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2023. Un andamento legato quasi totalmente alle rinfuse solide che mostrano una crescita del 24,5% con 116.684 tonnellate movimentate.

Molto positivi i dati del traffico passeggeri legato alla crocieristica grazie al nuovo modello di crocieristica sostenibile inaugurato a seguito del Decreto 103 del 2021; solo nel primo trimestre di quest'anno i passeggeri sono stati 11.622 e 13 le navi da crociera che hanno scalato Porto Marghera. Da inizio anno, hanno invece avuto la possibilità di scalare il porto di Chioggia 2.950 passeggeri (+106% rispetto al periodo gennaio-marzo 2023) a bordo di 5 navi da crociera.

"Come molti analisti hanno già preannunciato - commenta Fulvio Lino Di Blasio, presidente AdSPMAS - il 2024 per i porti italiani e quindi anche per quelli veneti sarà un anno alquanto complesso sul fronte dei traffici marittimi a causa del perdurare delle tensioni internazionali che provocano una congiuntura non favorevole per l'economia mondiale e, di conseguenza, su quella locale e sull'Adriatico in particolare. È un periodo che sta mettendo alla prova l'intero comparto, lo stesso che, come già detto da Federlogistica, ha visto il traffico marittimo attraversare a testa alta quattro crisi internazionali in pochi anni e mantenere la propria centralità globale. In questo senso va letto il dato di sostanziale tenuta, con una crescita del 2%, del settore commerciale nel periodo aprile 2023-marzo 2024, in virtù delle performance dei settori Ro-Ro e siderurgico, per i porti di Venezia e Chioggia.

GRAZIE AI NOLI SOSTENUTI E ALLA BUONA DOMANDA

d'Amico, primo trimestre OK



Carlos Balestra

LUSSEMBURGO – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2024. Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico International Shipping commenta: 'DIS ha registrato un risultato molto forte nei primi tre mesi del 2024, con un utile netto di US\$ 56,3 milioni vs. US\$ 54,1 milioni ottenuti nello stesso trimestre dello scorso anno. La nostra società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 38.201 nel Q1 2024 vs. US\$ 36.652 nel Q1 2023. DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 41,3% del totale dei giorni nave del Q1 2024, ad una media

giornaliera di US\$ 28.123 (Q1 2023: 25,2% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 26.367). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 34.043 nel Q1 2024, rispetto agli US\$ 34.056 registrati nello stesso periodo dello scorso anno. Il nostro mercato è rimasto solido per tutto il primo trimestre del 2024, grazie alla crescita limitata della flotta e all'aumento dei volumi del commercio marittimo di prodotti raffinati. Diversi fattori esogeni hanno inoltre ulteriormente sostenuto il mercato. Gli incidenti nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden con attacchi dei ribelli Houthi alle navi commerciali hanno spinto gli operatori, inclusi noi stessi, a interrompere i transiti nel Mar Rosso e optare per la rotta più lunga attraverso il Capo di Buona Speranza. Ciò ha causato una notevole diminuzione dei volumi che attraversano il Canale di Suez, aumentando la domanda misurata in tonnellate-miglia per le product tanker. Le limitazioni ai transiti del Canale di Panama legate alla siccità, hanno ulteriormente sostenuto i mercati. Inoltre, il conflitto in corso derivante dall'invasione russa dell'Ucraina ha avuto profondi effetti sui mercati del petrolio e delle petroliere. Le sanzioni dell'UE e il 'price-cap' alle esportazioni di prodotti petroliferi russi, in vigore dal 5 febbraio 2023, hanno fatto crollare le esportazioni russe verso l'UE, mentre le esportazioni verso Cina,

India, Turchia, Medio Oriente, America Latina e Africa sono aumentate. Il dirottamento del petrolio russo verso destinazioni più lontane ha aumentato significativamente i tempi di navigazione, con viaggi dalla Russia occidentale (Baltico) verso il Nord-ovest dell'Europa che richiedono circa 10 giorni, rispetto a circa 30-40 giorni per le spedizioni verso India e Cina dagli stessi porti di carico. Tutto questo ha ulteriormente stimolato la domanda di petroliere di prodotti. Oltre a questi fattori esogeni, il nostro settore ha detto ancora Balestra di Mottola - sta beneficiando di alcuni fondamentali di lungo termine molto positivi. Secondo le stime dell'AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, con una media di 101,8 mb/g, superando i livelli medi del 2019 di 1,2 mb/g. È da notare che gran parte di questa crescita è stata trainata dalla Cina, che ha contribuito a un notevole aumento dei consumi per 1,7 mb/g, pari a circa il 76% dell'incremento totale a livello mondiale. Guardando avanti, l'AIE prevede un'ulteriore espansione di 1,2 mb/g della domanda globale di petrolio nel 2024, raggiungendo una media di 103,0 mb/g, con la Cina prevista rappresentare circa il 45% di tale incremento. In particolare, la domanda cinese di nafta dovrebbe costituire il principale driver, con un aumento previsto di 231 kb/g nel 2024, a seguito dell'entrata in funzione di nuovi impianti di cracking.

PER IL SINISTRO ALLA TORRE DEI PILOTI DI GENOVA

La Cassazione chiude il caso



Nella foto: Le macerie della torre dopo l'urto della nave.

GENOVA – L'ex comandante generale delle Capitanerie di porto e già comandante del porto di Genova, ammiraglio (Cp) Felicio Angrisano e i responsabili della costruzione della torre dei Piloti del porto di Genova, da anni sotto

processo per il crollo del manufatto provocato il 7 Maggio 2013 dall'urto della nave portacontainer Jolly Nero, dopo dieci anni vedono finalmente riconosciuta la loro totale estraneità alla tragedia. Pronunciandosi infatti definiti-

vamente, la IV sezione della Corte di Cassazione ha deciso per il rigetto dei ricorsi in appello presentati dal Procuratore generale della Corte di appello di Genova e da una delle parti civili, avverso la sentenza di assoluzione che la Corte di Appello stessa aveva pronunciato il 10 Marzo 2023 assolvendo Angrisano, un componente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e i progettisti dell'opera dalla gravissima accusa di omicidio colposo plurimo per la morte di nove persone e di disastro colposo per il crollo della torre.

La suprema corte ha, invece, confermato la condanna per il comandante, il primo ufficiale e il direttore di macchina della

Jolly Nero irrogando loro rispettivamente 7 anni (rispetto ai nove e 11 mesi precedenti), 5 anni (da 8 anni e 6 mesi) e 4 anni (invece di 7). Si conclude così un'amara vicenda che ha per anni alimentato polemiche, spesso sterili e pretestuose, sull'incredibile disastro costato tante vite.

FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

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

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



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

NEL NUOVO CODICE DELLA STRADA DI PROSSIMA APPLICAZIONE

Patente, quando la “sospensione breve”

ROMA – Con il nuovo Codice della Strada, in via di varo definitivo, la nuova norma della “sospensione breve” della patente di guidarsi applicherà con un periodo di sospensione variabile: una settimana se il guidatore ha 10 punti o più di 10 punti sulla licenza, oppure 15 giorni se i punti sono compresi tra 1 e 9. Inoltre, i giorni raddoppiano in caso di responsabilità principale del trasgressore in un incidente stradale.

La sospensione breve della patente è un istituto - spiega il ministero competente - inserito nella revisione del Codice che ha già avuto il primo via libera della Camera ed entrerà in vigore attorno alla fine di giugno. Tale novità normativa è prevista dall'articolo 218 del codice della strada e prevede la sospensione da 7 a 15 giorni della patente di guida. Riguarda chi ha meno di 20 punti

sulla patente e commette una delle 23 infrazioni di una certa gravità nell'elenco qua sotto. La sospensione breve si applica solamente a chi viene identificato da un agente di pubblica sicurezza al momento della violazione, quindi solo quando c'è flagranza e il contravventore non si allontana.

Per chi contravviene alla sospensione, le multe previste sono molto salate: da 2.046 a 8.186 euro, revoca della patente e fermo amministrativo del veicolo.

Durante la sospensione (se l'infrazione non ha causato incidenti) è possibile chiedere un permesso provvisorio di guida per un massimo di 3 ore al giorno, per motivi lavorativi oppure se si deve portare assistenza ai disabili.

* * *

Ecco qui di seguito le 23 violazioni punibili con la sospensione breve della patente:

1) senso vietato; 2) divieto di

sorpasso: 3) mancata precedenza; 4) semaforo che vieti la marcia; 5) mancato rispetto dell'alt di un agente del traffico; 6) mancato rispetto delle regole sui passaggi a livello; 7) sorpasso a destra; 8) sorpasso vietato o effettuato senza rispettare le norme; 9) mancato rispetto distanza di sicurezza tra veicoli che abbia provocato un sinistro con grave danno ai veicoli tale da determinare la revisione; 10) divieto di inversione di marcia in alcune specifici casi; 11) mancato o irregolare uso del casco a bordo di ciclomotori e motoveicoli; 12) mancato o irregolare uso dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi anti abbandono (cinture); 13) uso del cellulare o di altri apparecchi durante la guida; 14) retromarcia sulle autostrade o strade extraurbane principali, anche sulla corsia di emergenza; 15) mancato rispetto della corsia di accelerazione e mancata precedenza sulle autostrade o strade extraurbane principali; 16)

mancato rispetto del divieto di sosta o fermata, sulle autostrade o strade extraurbane principali; 17) mancato uso luci prescritte durante la sosta, su autostrade o strade extraurbane principali; 18) mancata collocazione del triangolo per veicolo fermo, su autostrade o extraurbane principali; 19) guida dopo aver assunto bevande alcoliche, con tasso inferiore a 0,5 g/l per conducenti cui è imposto in "tasso zero"; 20) mancata precedenza ai pedoni; 21) superamento di oltre il 20% del periodo di guida giornaliero massimo, o del tempo minimo di riposo, su autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose; 22) superamento di oltre il 20% del periodo di guida settimanale massimo, o del tempo minimo di riposo, su autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose; 23) circolare quando è stato intimato di non proseguire il Viaggio per violazione dei periodi di guida o mancato rispetto dei periodi di riposo, giornalieri e settimanali.

Quel mistero del "mostro" di Firenze

FIRENZE – Quello del “Mostro di Firenze” è un caso che da sempre attira l’attenzione dei media. La denominazione venne coniata dai giornali dell’epoca per riferirsi al presunto serial killer autore di sette duplici omicidi, commessi nell’arco di undici anni, fra il 1974 e il 1985, ai danni di coppie appartate in auto nelle campagne dei dintorni di Firenze. In realtà, alcuni credono che la serie di delitti sia iniziata nel 1968, con un altro doppio omicidio la cui attribuzione, però, è rimasta incerta.

La procura di Firenze, per questi omicidi, nel 1999 condannò quelli che vennero ribattezzati 'compagni di merende', Mario Vanni e Giancarlo Lotti, identificati come autori materiali di quattro dei duplici omicidi, mentre Pietro Pacciani, condannato in primo grado a più ergastoli, venne successivamente assolto in appello, per poi morire prima di essere sottoposto a un nuovo processo di appello dopo l'annullamento della sentenza di assoluzione da parte della Corte di Cassazione.

Del caso si parla ancora oggi: al Circolo Arci Agorà di Pietrabuona sabato prossimo 18 maggio è stata organizzata la seconda edizione del 'Mostro di Firenze Book Festival'. Alle 15 sei scrittori, Diego Terranova, Cristiano Demicheli, Valerio Sbrivo, Carmelo Lavorino, Antonio Segnini ed Eugenio Nociolini, introdotti da Albert Sparrow, presenteranno i loro nuovi libri sulla questione.

Alle 12 intervorrà l'onorevole Stefania Ascari, membro delle Commissioni Giustizia, Antimafia e Antifemminicidio, relatrice in Parlamento sulle indagini relative al caso Mostro di Firenze. Nel dopocena proseguirà l'incontro-dibattito, mentre nella BiblioAgorà sarà possibile ammirare la mostra *Nel segno del sangue*, con i quadri della pittrice Bettina Ferretti. Il canale YouTube *'Insufficienza di prove'*, di Flanz Vinci, riprenderà l'intera manifestazione; l'ingresso è libero, dietro presentazione di tessera Arci.

DAI CONTROLLI DELLE FIAMME GIALLE NELLA PROVINCIA DI LIVORNO

Soldi falsi in aumento



pa conferiscono alle banconote una particolare consistenza;

Guarda: in controluce diventano visibili la finestra e la filigrana con ritratto e il filo di sicurezza;

Muovi: la finestra nella striscia argentata rivela, in trasparenza, il ritratto di Europa e il numero verde smeraldo produce l'effetto di una luce che si sposta in senso verticale.

chiunque abbia dubbi sull'autenticità di una banconota in suo possesso - ricorda la Guardia di Finanza - non deve tentare di spenderla, in tal caso commetterebbe un reato. Deve invece farla esaminare da addetti agli sportelli delle banche, degli uffici postali o delle Filiali della Banca d'Italia.

conote non genuine.

Un significativo supporto alle investigazioni arriva anche dalla sinergia attuata con la Banca d'Italia, sia a livello locale con il personale dell'agenzia, sia a livello centrale con il Centro Nazionale Analisi, che rimette, periodicamente, al Comando Provinciale della Guardia di Finanza Livorno le banconote di cui è già stata accarata la falsità e sulle quali vengono esperti approfondimenti

Conoscere le caratteristiche di sicurezza delle banconote, anche attraverso la consultazione del sito dedicato della Banca d'Italia, è il modo migliore per proteggersi dalle falsificazioni e per evitare la perdita di denaro che deriva dall'aver accettato una banconota falsa. I tre semplici passaggi per accertarsi preliminarmente della genuinità della cartamoneta sono:

Tocca: speciali tecniche di stam-

LIVORNO – Sempre più banconote false in giro. Lo testimonia la Guardia di finanza, il cui nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Livorno ha sequestrato, nell'anno 2023, un totale di 903 banconote false, per un valore complessivo pari ad € 35.825. Nel 2022 lo stesso Reparto aveva sequestrato un totale di 555 banconote false per un valore complessivo pari ad € 26.100. Le cifre in rapporto all'anno precedente evidenziano, purtroppo, una crescita importante del fenomeno.

Nel 2024 sono state ad oggi sequestrate 245 banconote, per un valore complessivo pari a 8.405 euro. I tagli più diffusi sono da 20 e 50 euro. Lo spaccio avviene maggiormente nei piccoli e medi esercizi in quanto i centri commerciali e la grande distribuzione si sono dotati di rilevatori aggiornati ed efficaci nel riconoscere le ban-

-- ALL'INTERNO --	
L'E-commerce in crescita.	a pag. 3
d'Amico, primo trimestre OK.	a pag. 3
Venezia e Chioggia, traffici giù.	a pag. 3
La Cassazione chiude il caso.	a pag. 3
Patente, quando la "sospensione breve".	a pag. 4
Soldi falsi in aumento.	a pag. 4
Quel mistero del "mostro" di Firenze.	a pag. 4
Anche Cecchi nel terremoto giudiziario.	a pag. 4
Le mamme del mare.	a pag. 5
Acqua in più e più buona.	a pag. 5
Wärtsilä, motore per il futuro.	a pag. 5
Cantieri di Pisa in rilancio.	a pag. 7
E li chiamano gommoni....	a pag. 7
Nove punti per la media nautica.	a pag. 7
Masucci (Cisl): prima i collegamenti.	a pag. 7
Viva le mamme, con sconto.	a pag. 8
Venti in gara per il Trofeo Francese.	a pag. 9

Anche Cecchi nel terremoto giudiziario



Saverio Cecchi

GENOVA - Il terremoto giudiziario in Liguria ha coinvolto anche il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi. Che con una sua nota annuncia: "in relazione alle indagini in corso, al di là della misura cautelare e dei suoi effetti, fino a quando non sarà fatta chiarezza il presidente Saverio Cecchi, con lo spirito di servizio che ha contraddistinto l'ultima quarantennale attività a favore della filiera, ha ritenuto di autosospendersi dall'incarico".

Le attività dell'Associazione e del Salone Nautico Internazionale di Genova proseguono senza interruzione alcuna, sotto la guida del consiglio di presidenza di Confindustria Nautica e del consiglio di Amministrazione della Società I Saloni Nautici srl.



Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova

Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

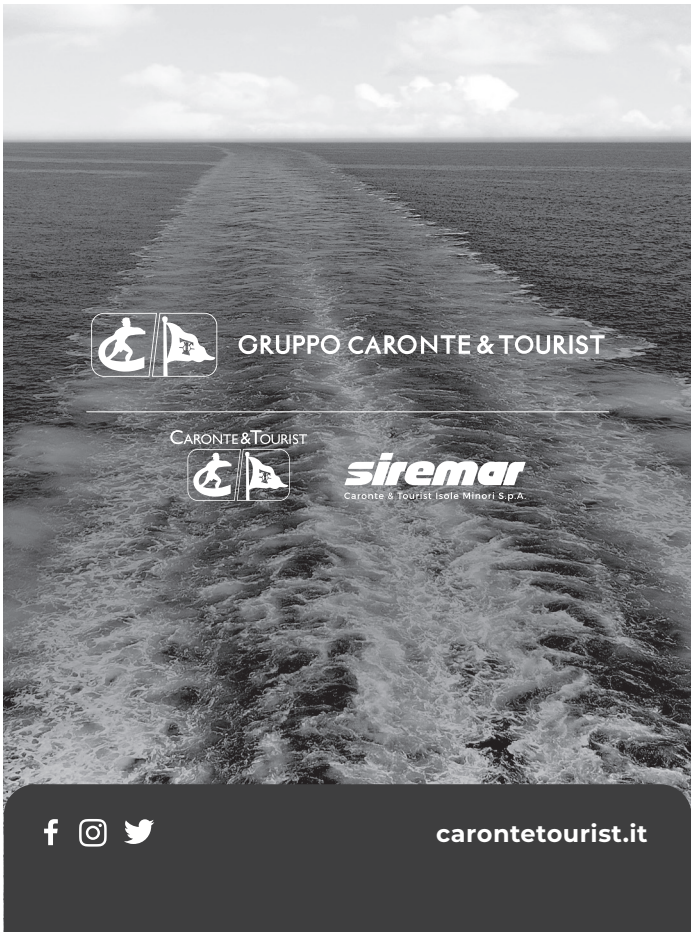
Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it


www.lenavigroup.it

GRUBER[®]
LOGISTICS

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

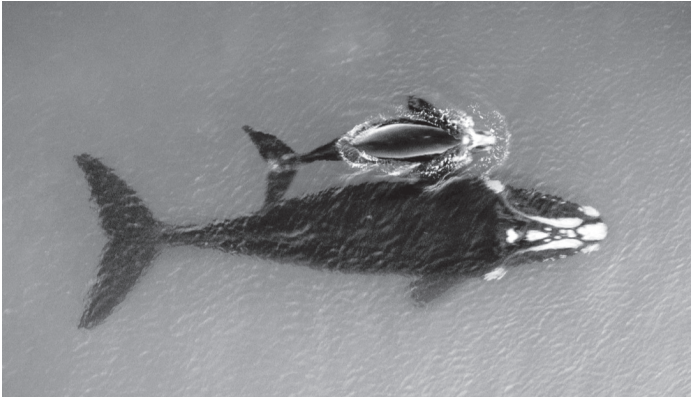
CARONTE & TOURIST

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

carontetourist.it

PER LA FESTA MONDIALE DEDICATA ALLA MATERNITÀ

Le mamme del mare



Nella foto: Una balena con il suo cucciolo.

ROMA – La festa della mamma è l’occasione per l’associazione ambientalista Marevivo di ricordare che l’istinto materno è fortissimo non solo negli umani ma anche - e a volte specialmente - negli animali, in testa quelli marini.

Tra le tartarughe marine, mamma tartaruga è l’unica che raggiunge la spiaggia per deporre le uova, mentre il padre rimane costantemente in acqua. Per comunicare con loro cuccioli, i delfini emettono dei suoni più

acuti come fanno gli esseri umani con i bambini. Nei gruppi di capodogli, quando la mamma si immerge a profondità elevate per cacciare, le altre mamme proteggono i piccoli che non sono in grado di andare così in profondità. Nelle balene, le mamme sostengono i cuccioli a pelo dell’acqua finché non imparano ad immergersi trattenendo il respiro: e li difendono accanitamente, con grandi colpi di coda, dall’attacco delle orche, che in gruppi si avventano sui cuccioli cercando di spingerli in basso per affogarli e quindi sbranarli. La femmina del polpo difende le sue uova dai predatori fino alla schiusa, senza nutrirsi e perdendo gran parte del suo peso. Dopo il parto, le mamme di leone marino rimangono sulla terraferma tra le 7 e le 10 settimane senza lasciare mai il cucciolo per allattarlo spesso.





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

GRAZIE ALLA POSSIBILITÀ DI USARE I PROSSIMI CARBURANTI ECO

Wärtsilä, motore per il futuro



Nella foto: Il peschereccio per le Faroe.

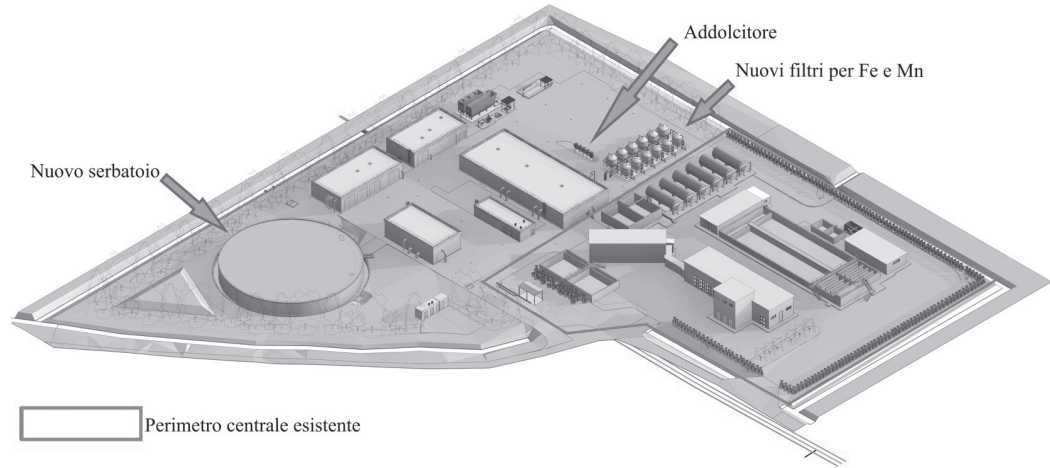
HELSINKI – Il gruppo tecnologico Wärtsilä ha aggiunto una nuova soluzione all’elenco dei motori dell’azienda, il Wärtsilä 25, installandolo per un nuovo peschereccio lungo 44 metri. La nave è in costruzione per l’operatore Vardin delle Isole Faroe ed è la prima di tre nuove unità ad essere costruite per le lontane aree di pesca. I due pescherecci che seguiranno sono di proprietà congiunta di Vardin e dell’altro operatore delle Isole Faroe, Framherji, e saranno anch’essi dotati del motore Wärtsilä 25. L’ordine è stato ricevuto da Wärtsilä nel febbraio scorso. Con la crescente pressione sull’industria marittima per la decarbonizzazione, gli operatori

della pesca si concentrano più che mai sulla riduzione del consumo di carburante e sull’aumento dell’efficienza complessiva delle navi. Il design modulare e aggiornabile del motore Wärtsilä 25 consentirà a Vardin di ridurre il consumo di carburante e le emissioni della nave fin dal primo miglio, fornendo allo stesso tempo la disponibilità a utilizzare carburanti alternativi ogni volta che sia possibile, il tutto senza compromettere le prestazioni. Tutti i motori saranno inoltre dotati del sistema di riduzione catalitica selettiva di Wärtsilä per supportare l’abbattimento delle emissioni riducendo significativamente il livello di ossidi di azoto nei gas di scarico.

Il Wärtsilä 25 è un motore marino a 4 tempi a media velocità progettato per essere a prova di futuro, dotato di un sistema modulare che consente un facile aggiornamento per funzionare con futuri carburanti a basso o zero carbonio, non appena saranno disponibili. Disponibile in configurazioni di cilindri da 6 litri a 9 litri e con una potenza in uscita compresa tra 1,7 e 3,4 MW, il Wärtsilä 25 offre prestazioni affidabili sia come robusto motore di propulsione principale che come motore ausiliario economico e flessibile. Il motore è disponibile nelle versioni diesel e dual-fuel e il Wärtsilä 25 sarà anche il primo motore marino a 4 tempi alimentato ad ammoniaca.

PER GLI ACQUEDOTTI DI LIVORNO E COLLESALVETTI

Acqua in più e più buona



Nella foto: La centrale del Mortaiolo.

LIVORNO – Asa SpA investirà complessivamente 18,5 milioni di euro, entro il 2026, per “Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell’approvvigionamento idrico dei comuni di Livorno e Collesalveti”. Di questi, 6,3 finanziati con i fondi del PNRR, 10 accreditati ai fondi FOI (Fondo del MEF per le opere indifferibili), la rimanenza a tariffa del servizio idrico integrato. L’azienda ha progettato, poi ottenuto i due finanziamenti. L’iniziativa ha il duplice obiettivo di incrementare la resilienza del sistema acquedottistico di Livorno e Collesalveti ma anche di migliorare la qualità dell’acqua trattata e distribuita dalla centrale di Mortaiolo a servizio degli acquedotti di Collesalveti e Livorno e, per quest’ultima in particolare, nelle zone a sud di Barriera Margherita. Gli interventi si distinguono in tre macro opere: le prime due costituite dalla realizzazione di nuove tubazioni di interconnessione, di miscelazione e di salvaguardia del servizio e la terza di natura impiantistica molto complessa e rara, se non unica, in tali dimensioni sul territorio nazionale.

In corso la realizzazione della terza tubazione di adduzione, lunga circa 1 km in pead dn 630, che si collegherà a Stagno sulla SS555 con la condotta Mortaiolo Banditella e a Stagno Vecchia nei pressi dell’ex campo di calcio con la già realizzata condotta con tecnologia no-dig che ha consentito di attraversare in profondità e senza impatti ambientali e visivi lo scolmatore. Con tale nuova adduzione si potranno miscelare le acque destinate a tutta la città di Livorno ottenendone una qualità migliore e, in caso di guasti o di manutenzioni programmate ad una delle due tubazioni esistenti, la garanzia del servizio grazie alla nuova terza adduzione prevista, convertibile alla necessità a tale scopo. Le opere realizzate e in fase di ultimazione a giugno 2024 hanno richiesto un investimento di circa 2.550.000€. I lavori, avviati a gennaio 2024, prevedono un investimento di circa 1,35 milioni di € a cui si aggiunge un 1,2M€ per il tratto già realizzato sullo scolmatore di Stagno. La fine dei lavori è prevista per giugno 2024. Fanno parte dello stesso progetto, altri due importanti interventi: il

completamento del raddoppio della collettoria di spinta di Stagno tra il parco Levante e il serbatoio di Bandinella, per circa 2,5 km e il potenziamento dell’interconnessione tra la rete sud e quella nord con una nuova condotta lungo il Viale Boccaccio dn 250 mm per circa 400 m. Le opere sono state già appaltate ed saranno avviate nell’estate 2024, per un investimento complessivo di 3.600.000€. L’attuale campo pozzi di Mortaiolo, con relativo impianto del 1989 per il trattamento del ferro e manganese, di cui l’acqua di tale falda è naturalmente ricca, può produrre e trattare fino a 300 l/s e per brevi periodi, in caso di guasti all’adduzione di Filetotele, fino a 340 l/s, contro i 240 l/s raggiungibili al 2016. Questo importante risultato è stato ottenuto grazie alla realizzazione di otto nuovi pozzi, a coppia su unica camicia, capaci di emungere da falde poste a profondità diverse, riducendone i costi di investimento a parità di acqua prodotta. L’acqua di queste falde però, oltre al ferro e manganese, presenta un valore di durezza significativo, che lo mantiene sicuramente potabile, ma che può comportare i classici piccoli disagi nel suo uso domestico, dall’intasamento dei filtri alla presenza di aloni biancastri sulle stoviglie. Per ridurre la durezza dell’acqua distribuita a Collesalveti, Vicarello, Castell’Anselmo, Torretta, Crocino, Nugola, Parrana San Martino e San Giusto, non potendo miscelare l’acqua con altre fonti del luogo di qualità, verrà realizzata una linea di addolcimento per la durezza con trattamento a resine a scambio ionico all’interno della centrale di Mortaiolo.



FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO



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)

UNI EN ISO 9001:2015

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

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



CON INVESTIMENTI RECORD PER NUOVE STRUTTURE

Cantieri di Pisa in rilancio



Nella foto: Un aspetto dell'area.

PISA – La grande nautica tira forte: e il settore sta registrando ulteriori iniziative, investimenti e progetti. Negli ultimi due anni nella darsena pisana in fondo al Canale dei Navicelli sono stati investiti 6 milioni di euro e seguiranno altri investimenti per sviluppare il progetto di ampliamento e rinnovamento della sede di Cantieri di Pisa.

Questi lavori fanno parte di un piano pluriennale di rilancio dello storico brand promosso dalla

nuova proprietà rappresentata da Enrico Gennasio, che ha rilevato il cantiere nel 2021, e dall'amministratore delegato Marco Massabò. L'opera di ammodernamento prevede di mantenere gli uffici del capannone principale come zona storica, allungando questa struttura e innalzandola a 20 metri di altezza. Un'altra struttura già esistente sarà ampliata, sempre per raggiungere un'altezza di 20 metri, e al suo fianco verrà costruito un nuovo capannone. Questi due

edifici saranno poi collegati da una struttura coperta alta 20 metri e larga 14 dedicata al passaggio delle barche.

Tutti gli impianti produttivi e gli spazi amministrativi arriveranno a occupare un'area di 17.500 metri quadrati, di cui 900 dedicati agli uffici. Le strutture contemplano inoltre una banchina attrezzata di 600 metri lineari, un travel lift da 300 tonnellate, una gru da 20 tonnellate e un boat trailer da 300 tonnellate.

DALLA CINA ANCHE PER IL MERCATO ITALIA

E li chiamano gommoni...



Il nome è inglese, anzi in slang, Highfield: la lunghezza è 8,10 metri, con potenza applicabile fino a 350 cv su uno o due motori. Ma fin qui, siamo quasi a un maxi-gommone qualsiasi, nelle misure che ormai anche in Italia vanno per la maggiore (per chi può spendere, tra gommone e motore, sopra la soglia dei 100 mila euro).

Dove si esce dall'ordinario è nel materiale dello scafo, carena

e coperta: alluminio anodizzato, con la coperta ingentilita da un antiscivolo a imitazione tessuto. Altro dettaglio per noi insolito: è una proposta cinese, sia pure gestita da management europeo.

Se interessa, la rivista Il Gommone gli dedica una intera esauriente prova nel suo ultimo numero, quello di maggio. In stretta, risulta che il gommone navighi molto bene, grazie a una carena

con caratteristiche professionali per mare duro. Del gommone classico però mantiene a questo punto ben poco: anche i tubolari, che possono essere in Pvc o in hypalon, ma sono comunque quasi neri (come l'antiscivolo sul piano di calpestio) il che non favorisce il confort nei nostri climi. Può tubolari e assetto cattivo fanno tanta scena, e bisogna ammettere che non sono pochi gli utenti di questi maxi che si fanno sedurre.

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

DA UN SERVIZIO DELLA RIVISTA BARCHE A MOTORE

Nove punti per la media nautica

MILANO – Sulla rivista Barche a Motore, Luca Oriani, uno dei più noti esperti del settore nautico in Italia, ha rilanciato i nove “comandamenti” per un vero sviluppo della nautica minore italiana, che a differenza di quella dei maxi-yachts sta subendo pesantemente per l'aumento dei costi delle materie prime, della manodopera e dei posti barca. Ecco i “comandamenti”.

- 1) Adeguamento delle strutture dei porti turistici pubblici e delle concessioni a privati di banchine/pontili galleggianti.
- 2) Agevolazione dello sviluppo e adeguamento delle Marine esistenti, semplificando e omogeneizzando le procedure burocratiche.
- 3) Creazione di zone franche per il turismo nautico nelle 32 aree marine protette con a pagamento così da autofinanziare l'attività e le strutture da creare.
- 4) Uniformare lungo tutte e coste la normativa (come distanza dalla



costa per ancorare...). Oggi ogni zona ha le sue norme particolari.

5) Creazione di nuovi campi boe in baie protette, sempre con politica di autofinanziamento grazie al pagamento di sosta e servizi.

6) Promozione all'estero del turismo nautico sul mare in Italia

nelle principali nazioni a vocazione turistica.

7) Finanziamenti agevolati a chi apre attività di turismo nautico.

8) Intervento diretto del Ministero del mare sulle pratiche giacenti per nuovi porti turistici e/o interventi su quelli esistenti.

9) Agevolazione dell'I-VA per le strutture ricettive del diporto nautico, equiparandole a quella applicata al turismo/alberghiero.

Quanto vale un Piano nazionale per lo sviluppo del turismo nautico per l'Italia? Dalle stime riportate da Oriani, con un piano nazionale di riforme e del Turismo Nautico si stima una crescita del 70% del fatturato in dieci anni, da 6 a 10,2 miliardi di euro, con una crescita annua del 5% raggiungendo un totale di 28,4 milioni di presenze/giorno in più rispetto al 2023. Forse vale la pena metterci il naso. Per il futuro dell'Italia e per il bene dei diportisti. Che siamo noi, i tanti appassionati del mare.

SULLA DELIBERA DEL PIANO DEI PORTI TURISTICI DEL LAZIO

Masucci (Cisl): prima i collegamenti



Umberto Masucci

ROMA – In audizione presso il Consiglio regionale del Lazio sulla delibera di approvazione del piano dei porti di interesse economico regionale il sindacato Fit-Cisl ha emesso un suo ukase: “No a pianificazioni compartimentate, sono fondamentali le infrastrutture di collegamento”.

“È importante che il piano dei

porti di interesse economico regionale proceda secondo una visione sistemica, che tenga conto dell'integrazione con le politiche di mobilità dei territori, seguendo anche criteri di intermodalità. Inoltre, gli hub a competenza statale – Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta – e gli scali a diretta competenza regionale – Anzio, Formia, Terracina, Ponza e Ventotene – devono essere gestiti secondo un'ottica di messa in rete. Ogni pianificazione trasportistica che voglia essere efficiente, non deve e non può essere organizzata in modo compartimentato, ma deve essere disegnata secondo ottiche organiche di insieme”.

È quanto ha riferito il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, in audizione presso il consiglio regionale sulla proposta di delibera di approvazione del piano dei porti di interesse economico regionale.

“Visti in questa dimensione e prospettiva – ha proseguito – i

porti, gli interporti e le loro infrastrutture di collegamento sono elementi indispensabili. Per questo motivo riteniamo di estrema rilevanza la messa a terra degli interventi relativi alla trasversale Nord (Civitavecchia, Orte, Terni) e a sud all'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale Cisterna-Valmontone. Serve, inoltre, un potenziamento qualitativo urgente tra i porti di Formia/Gaeta, Fiumicino e Civitavecchia e il sistema ferroviario, per facilitare lo sviluppo delle reti commerciali sulla via del mare. Il rilancio delle ferrovie dismesse, inoltre, potrebbe essere importante in considerazione del loro legame con importanti località costiere”.

“Riteniamo fondamentale – ha aggiunto il sindacalista – sviluppare l'area compresa tra i porti di Ostia e Fiumicino, della relativa zona aeroportuale e dell'intera area del secondo polo turistico romano, così come il potenziamento del

collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma e la messa a sistema dei porti turistici di Civitavecchia, Fiumicino, Ostia e Anzio. L'aeroporto di Fiumicino, nel 2023 ha intercettato oltre 44 milioni di passeggeri, primo assoluto degli scali italiani, e, con oltre 184 mila tonnellate di merci, secondo per il traffico cargo. Numeri che nell'anno giubilare si intensificheranno ulteriormente con oltre 32 milioni di visitatori attesi”.

“In ultimo, ma non in ultimo – conclude il sindacalista – si deve puntare sul fattore lavoro: serve uno sforzo comune, orientato alla pianificazione di percorsi formativi tecnico-superiori in grado di anticipare la richiesta di professionalità e di rispondere alle nuove esigenze. I processi di digitalizzazione e comunicazione nei sistemi portuali richiedono competenze aggiornate e un continuo processo di elaborazione e investimento”.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Bandi UE per le sfide

for Europe. La partecipazione è gratuita, previa registrazione. L'accelerazione in corso dei bandi ritenuti importanti dall'attuale commissione europea è legata anche all'avvicinarsi delle elezioni europee, con la evidente preoccupazione da parte dell'esecutivo di un cambio di rotta della politica della UE in campo ambientale e di provvedimenti per contrastare gli effetti del Climate change. Va tuttavia ricordato che, secondo gli osservatori, alcuni dei bandi scadranno a elezioni già avvenute, quindi potrebbero anche esserci interventi sui bandi stessi.

Demolizioni navali: quando

In media una nave mercantile - ha riferito in un suo rapporto l'ammiraglio Di Giorgi - ha una vita media utile di trent'anni, prima di essere rottamata. I dati del rapporto 2016 della ONG "Shipbreaking platform" - uno degli ultimi disponibili con dettagli verificati - ci rivelano così che ogni anno circa mille navi raggiungono la fine del loro ciclo di vita e vengono smantellate per recuperare l'acciaio e altri materiali. Molto spesso, però, ciò avviene sia senza rispetto dell'ambiente marino e dello smaltimento corretto dei vari rifiuti tossici sia della stessa sicurezza dei lavoratori.

Più del 60% delle grandi navi arrivate a fine servizio finisce in Asia meridionale per la rottamazione dove, tra le spiagge dell'India, del Bangladesh e del Pakistan, vengono demolite pezzo dopo pezzo manualmente da lavoratori per lo più migranti con un prezzo fin troppo pesante sull'ambiente e sulla salute delle persone. Bassi salari, regolamentazione inesistente, scarsa attenzione ai problemi ambientali: questi i motivi principali che hanno determinato la delocalizzazione dell'attività in questi Paesi. Caratteristiche che rendono oggi la demolizione navale, o ship-breaking, una delle attività più rischiose al mondo. Plance, eliche, timoni e catene, adagiati in un basso fondale sabbioso pieno di fango e liquidi oleosi: intorno agli scheletri di vecchie petroliere, navi passeggeri, etc. si avvicinano decine di lavoratori che, per una paga minima e in condizioni di lavoro precarie, rischiando la vita tra le sostanze tossiche rimaste nei serbatoi delle imbarcazioni.

Ogni anno sono milioni di tonnellate i materiali che vengono recuperati in questi cantieri di fortuna, senza riguardo alcuno per l'ambiente: ad esempio tra le tante navi riciclate si trovano anche

petroliere che vengono smantellate gettando in mare i residui tossici come il fondo delle cisterne con il greggio raggrumato. Nelle navi sono presenti anche amianto e altre sostanze pericolose che finiscono in mare. Decine di demolitori rimangono infortunati per incidenti connessi a questo lavoro.

Gran parte delle navi smantellate provengono da paesi ricchi che spediscono, anche illegalmente, la loro "immondizia" con accordi pre-smantellamento presi da mediatori senza scrupoli che comprano le navi in disuso dagli armatori e le rivendono ai padroni dei cantieri navali. È record il numero di navi di proprietà europea spiaggiate in Asia meridionale: l'84 per cento di quelle demolite sono finite sulle coste dei tre paesi asiatici. La Germania è il primo paese al mondo a spedire le navi da demolire sulle spiagge asiatiche se si guarda al rapporto tonnellaggio-navi demolite. L'anno scorso, su cento navi demolite, 98 sono finite sulle coste di India, Pakistan e Bangladesh. Segue la Grecia con il maggior numero di navi vendute in Asia meridionale, 104. Tra i Paesi che ogni anno contribuiscono all'inquinamento del sub-continente indiano c'è anche l'Italia. Negli ultimi sette anni, circa 90 navi appartenenti ad armatori italiani sono state smantellate sulle spiagge dell'Asia meridionale.

L'Europarlamento ha creato nuove regole per l'eco-riciclo delle vecchie navi con una norma che prevede che le navi targate europee (si parla di oltre mille navi da rottamare nei prossimi anni) vengano smantellate solo in strutture "certificate", incluse in una lista Ue. Potrebbe aprirsi così - conclude il rapporto - un'opportunità per i porti italiani. Ma a quanto pare, per il momento almeno sono teorie.

Wass, una storia

difesa. Con Wass, Fincantieri torna. A Livorno dove aveva abbandonato alla sua sorte il cantiere navale ex fratelli Orlando. Ma sui progetti per lo stabilimento di Via del Levante ancora si sa poco o niente.

Auto cinesi, super-dazi

risultato di un'indagine anti-dumping iniziata nell'ottobre scorso, la quale, nonostante la durata prevista di 13 mesi, si è conclusa in anticipo grazie alle evidenze raccolte. La Commissione sostiene di possedere prove sufficienti che Pechino abbia sostenuto i produttori cinesi, un sostegno che ha spinto Bruxelles a muoversi rapidamente. Infatti, aziende come BYD, Geely e Saic, accusate di non cooperare durante l'indagine, potrebbero ora affrontare dazi che raggiungono il 30%, un aumento significativo rispetto all'attuale 10%.

Tuttavia, secondo gli analisti del Rhodium Group, anche un dazio del 50% non eliminerebbe il vantaggio

di costo che le compagnie cinesi attualmente godono. E anche sulla qualità, le auto elettriche cinesi si stanno dimostrando all'altezza delle richieste dei mercati occidentali, spesso anzi con dettagli esclusivi che dovrebbero aiutare a superare la diffidenza creata da lunghi anni di prodotti low quality.

Cento miliardi per shipping

decarbonization - ha spiegato il portavoce di BCG - è composta per il 25% da fulcontainer, dal 20% di rimorchiatori, ancora dal 20% di traghetti e per il 15% da navi tank, ossia cisterne. Restano in percentuale minori le navi da crociera, rio/ro e project cargo. Interessante un altro dato: tutte le emissioni della flotta italiana da trasporto rappresentano il 4% delle emissioni globali da parte delle navi di tutto il mondo.

Livorno, la rotta sul futuro

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri ha tracciato nell'incontro con il comitato di gestione e l'organismo di partenariato "la rotta sul futuro dei porti del Sistema".

In una riunione allargata anche all'assessore regionale alle attività produttive Leonardo Marras e all'assessore comunale ai porti Barbara Bonciani, Guerrieri ha fatto il punto sulla situazione congiunturale e sull'impatto che sta avendo sul trasporto marittimo.

«Quella del Mar Rosso - ha detto - è stata solo l'ultima di una serie di crisi sistemiche che hanno colpito l'industria marittima negli ultimi anni, mettendo sotto stress l'intera catena logistica e, con essa, la logica del just in time, che fino al 2020 ha favorito i processi di globalizzazione».

La pandemia, l'incaglio dell'E-ver Given a marzo del 2021, e, ancora, l'impatto del conflitto Russia-Ucraina sulla fornitura di materie prime e sull'aumento dei prezzi al consumo, i problemi di siccità del Canale di Panama, e la guerra tra Israele e Hamas. Tutto ha contribuito a spostare i traffici dal Mediterraneo. Il porto di Livorno non è stato impattato in modo significativo da questa situazione - ha sostenuto Guerrieri - se non limitatamente al traffico delle auto nuove provenienti dal Far East, segmento di mercato su cui non è stato registrato un vero e proprio calo ma crescenti disagi per la ritardata consegna dei veicoli.

Il presidente dell'AdSP livornese non intende però minimizzare l'impatto che la crisi ha avuto sul sistema produttivo e sui consumi: «È indubbio - dice - che gli scali portuali dell'Alto Tirreno stanno vivendo un momento di sofferenza, al pari degli altri porti italiani».

Guerrieri cita i dati di traffico (ancora provvisori) del primo trimestre del 2024 per sostenere la propria tesi: «Tra gennaio e marzo - spiega - il porto di Livorno ha fatto registrare un calo generale in quasi tutte le tipologie di traffico, a cominciare dai container, dai prodotti forestali e dalle auto nuove. Le uniche eccezioni positive

sono rappresentate dal traffico dei rotabili e da quello dei passeggeri».

Si tratta di una situazione di difficoltà che riflette da vicino quella che sta vivendo il tessuto produttivo locale: «I dati forniti da IRPET e riferiti al 2023 hanno disegnato di fatto una traiettoria dell'economia regionale ancora positiva ma in progressivo rallentamento, con un decremento della produzione in settori chiave come quello della carta del 19 e del 26% nei mesi di novembre e dicembre 2023. Nel quarto trimestre del 2023 la produzione industriale della Regione Toscana è calata del 2,7%» ricorda il n.1 dell'ente portuale.

Lo scarso dinamismo della domanda interna ed estera, che ha contraddistinto l'intero Paese e, più in generale, l'intera area dell'euro, ha avuto chiaramente dei riflessi negativi sull'occupazione in porto. Nel primo trimestre del 2024 gli avviamenti al lavoro dei lavoratori delle imprese portuali sono diminuiti dell'8,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (da 57.427 a 52.447).

Ne consegue che «nessun porto può uscire indenne da una contesto internazionale nel quale crisi congiunturali e imprevedibili si succedono con la stessa regolarità con cui il giorno si alterna alla notte». Di fronte a un quadro a livello internazionale complesso e, a tratti preoccupante - è questo il messaggio del presidente dell'AdSP - occorre quindi mettere in campo varie iniziative per cogliere nuove opportunità di sviluppo, anche in vista dell'aggiornamento del nuovo Piano Operativo Triennale della Port Authority, che sarà presentato probabilmente a fine giugno.

«Lo sviluppo delle infrastrutture rimane una priorità - dice ancora Guerrieri -, l'AdSP ha cantierizzato in questo periodo ben 13 interventi infrastrutturali e altri 25 progetti sono prossimi ad andare in gara». Non c'è solo la Darsena Europa all'orizzonte: «Abbiamo bisogno di risorse aggiuntive per sviluppare i nuovi ambiti di competenza della portualità, che vanno oltre la logica marittima in senso stretto: la sostenibilità energetica e la transizione digitale sono due temi centrali su cui l'ente portuale sta lavorando con forte determinazione. Non riteniamo improbabile che con l'avvicendamento delle cariche istituzionali a Bruxelles si aprano nuove possibilità di finanziamento per lo sviluppo della progettualità in ambito portuale-logistico, sulla falsa riga di quanto visto con il NEXT-GENEUS».

Altro tema strategico, quello della cooperazione con i Paesi extra-UE del Mediterraneo. «A livello mondiale i processi di nearshoring e reshoring hanno da tempo cominciato a rappresentare una risposta valida alle vulnerabilità delle catene di approvvigionamento. La ricollocazione di stabilimenti e fornitori in paesi più vicini all'Europa, e spesso amici, sta favorendo le economie prossime ai mercati più importanti, come il Marocco, l'Egitto e la Turchia. Diventa quindi fondamentale stringere maggiori rapporti con questi Paesi e sviluppare una politica estera portuale che ci consenta di adattarci alle nuove filiere industriali che nasceranno».

Guerrieri ammette che è proprio su questo terreno che l'AdSP intende giocare la sua partita più importante: «A giugno stringeremo un accordo con il porto di Damietta. L'obiettivo è quello di cominciare a

tessere una nostra rete di relazioni con i paesi del Maghreb».

Si tratta di una partita da giocare in tandem con un'altra, quella dello sviluppo logistico e intermodale del sistema portuale. Sotto questo punto di vista, se da una parte Guerrieri sottolinea l'importanza strategica dello "Scavalco", opera fondamentale che permetterà di avere un collegamento diretto, riservato ai treni merci, tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, dall'altra auspica che venga concluso quanto prima l'iter di istituzione della ZLS in Toscana, «step fondamentale per rilanciare il territorio e tema su cui va fatto un ragionamento complessivo per capire quali incentivi devono essere messi a terra per attrarre nuovi insediamenti produttivi».

L'AdSP sta già facendo la propria parte: se a livello nazionale il Ferrobonus e il Marebonus rappresentano una programmatica risposta alle criticità di un sistema logistico italiano fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili quali la ferrovia e le vie del mare, l'AdSP ha messo a punto una sorta di Bonus Manovra a beneficio degli operatori ferroviari del sistema porto e interporto.

«Si tratta di una goccia nel mare - aggiunge Guerrieri - ma nel complesso, queste azioni rappresentano un concreto impulso per aumentare l'integrazione e la sostenibilità della filiera logistica ferro-mare-strada e riposizionare così su livelli più competitivi l'intero sistema logistico locale».

Nell'insieme, precisa Guerrieri: «va saputa sviluppare una politica industriale in grado di creare nuove sinergie a livello macro-territoriale, tra la costa e l'entro terra toscano, ma anche con l'Italia centrale, dove le performance logistiche nel loro complesso vedono un divario di venti punti rispetto alla media nazionale».

Allo stesso tempo, vanno trovati nuovi spazi e aree per lo sviluppo dell'intermodalità: «L'Interporto Vespucci - dice - ha bisogno di aree logistiche ulteriori per perfezionare la propria vocazione di hub logistico al servizio del proprio porto di riferimento».

Fattore umano per proteggere

quando aumenta esponenzialmente il numero di persone trasportate fra il continente e le isole. Nello scorso novembre, un Decreto Interministeriale, di concerto fra MIT e MEF, ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie che, singolarmente o insieme alle associazioni di categoria, hanno organizzato incontri con gli studenti e con chi è in cerca di lavoro. La presenza di personale adeguatamente formato a bordo delle navi, oltre ad essere chiaramente indispensabile ai fini della navigazione e al rispetto delle tabelle di armamento, è elemento fondamentale anche per il rilancio della marittimità italiana e per lo sviluppo del mercato del lavoro.

Brandimarte a Musumeci: In questo contesto ho notato che il Piano del Mare ha messo al centro il lavoro marittimo nelle sue varie sfaccettature. Posto che il mercato si aspetta molto dal Piano del Mare, possiamo contare sul suo impegno Ministro?

Luca Sisto: Come si sono mosse le compagnie di navigazione? Per risolvere il problema della carenza dei marittimi è senz'altro necessario conoscere tutti gli addendi. A che punto siamo su questo?

Elena Di Tizio: Lei che ha il polso della situazione, perché si è venuta a creare questa carenza? Che cosa manca all'industria marittima per essere considerata 'sexy' nel mondo del lavoro?

Semplificare - ha ribadito il ministro: esistono alcune meritorie iniziative che vanno nell'ottica della semplificazione e sburocratizzazione delle norme che regolano il trasporto marittimo e la portualità, che arrivano ad esempio dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera ma anche dal Parlamento, e l'esempio più concreto è il DDI Malan o DDI Semplificazioni. Anche questa necessità sembra emergere chiaramente all'interno del Piano del Mare e delle sue direttrici che adesso dovranno trovare attuazione nell'ambito di quel ruolo di ruolo coordinamento tra Amministrazioni che il Ministero del Mare, per il tramite del CIPOM, ha assunto per legge.

Brandimarte a Musumeci: Mi-

nistro, anche su questo aspetto, il Piano del Mare è chiarissimo. Sappiamo che il CIPOM sta lavorando. Abbiamo partecipato e stiamo partecipando alle audizioni anche come associazioni di categoria (dell'armamento e non). Secondo lei su che tempi possiamo contare?

Luca Sisto: Sempre sulla scorta della necessità di semplificare norme oramai desuete per la nostra industry, due domande al volo: a) se dovesse modificare, semplificando, le tre norme del nostro Codice della Navigazione, quali sceglierebbe? b) riusciremo mai ad istituire la tanto attesa anagrafe dei marittimi? A che punto siamo?

Elena Di Tizio: In tema di formazione, quanto può rendere più attrattivo per i giovani il nostro settore una semplificazione normativa efficace (ad esempio in tema di certificati)?

In particolare - è l'analisi emersa dal dibattito - a livello europeo ed internazionale sono molteplici le regolazioni che riguardano la transizione energetica in ambito marittimo, spesso intempestive. L'UE, come noto, ha introdotto dei regimi che introducono, nella sostanza, dei "prelievi" per la de-carbonizzazione del settore. Ora il principio in sé è corretto in quanto non sarebbe sostenibile per le singole imprese, soprattutto nel nostro settore dove il costo degli investimenti è molto elevato di per sé, poter farsi carico da sole degli investimenti richiesti al fine di rispondere alla transizione energetica. Dall'altro lato, tuttavia, ad oggi l'energia richiesta per la transizione non è ancora "matura" in quanto non v'è ancora certezza su quali saranno i carburanti (navali) del futuro. Si rischia, in pratica, non essendovi ancora un carburante scelto quale carburante del futuro, di non avere neanche un'adeguata rete di distribuzione nei nostri porti (cosa che, infatti, ancora manca). Oggi le imprese di navigazione non costruiscono navi dual fuel e gli ordini di nuove navi in tal senso sono relativi a linee internazionali (in cui l'armatore ipotizza di rifornirsi in porti come Rotterdam e Port Said). Quello che però dobbiamo porci come obiettivo per l'infrastrutturazione dei carburanti alternativi è per i collegamenti marittimi di prossimità (ad esempio i collegamenti con le isole; si pensi alla linea Livorno-Olbia oppure ai collegamenti con la Sicilia).

Brandimarte a Musumeci: Ministro, senz'altro il CIPOM - come abbiamo detto - è oggi un centro di coordinamento delle politiche di governo. Posto quindi che, in tema di transizione energetica del mondo marittimo, il primo passaggio è l'infrastrutturazione in banchina dei carburanti alternativi, possiamo contare sul CIPOM come facilitatore dei processi con le singole amministrazioni? Mi piacerebbe, anche su questo punto, avere il suo punto di vista su questa attività di coordinamento.

Luca Sisto: Come sta affrontando l'armamento questo tema?

Elena Di Tizio: Come è stato inserito questo elemento all'interno della formazione dei marittimi?

Sulle ulteriori sfide del futuro, il dibattito si è incentrato da una parte sulle risorse umane, principale asset per importanti comparti industriali e nel trasporto marittimo ancora più determinante, dall'altra sulle notizie di un ulteriore consolidamento del Ministero di Musumeci sul mare, compreso il mondo sottomarino. E si è tornati sulla formazione specifica necessaria per sviluppare una efficace difesa del mare.

Cotunav tra Livorno

e la rotazione del servizio è stata così articolata: partenza da La Goulette (Tunisi) sabato ore 18:00; Arrivo a Livorno lunedì ore 06:00; Arrivo a Salerno martedì ore 06:00; Arrivo a Rades giovedì ore 06:00; Partenza da La Goulette sabato ore 18:00.

La prima partenza dal porto de La Goulette è prevista sabato 18 maggio.

Nel porto di Livorno la linea è rappresentata, come noto dall'agenzia marittima Austral.

*

Sempre sul piano dei servizi navali cargo, si parla molto in questi giorni di una ripresa dei servizi dell'Ocean Aliante con le navi più grandi verso il Pireo, sia pure circumnavigando l'Africa, causa anche il congestionamento dei porti del Nord atlantico europeo. Cosco, Evergreen e Cma-CGM potrebbero inserire nel trip anche qualche porto italiano adatto alle ilcv, come Gioia Tauro. Se ne parla.



MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA

LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **CMA CGM VOLTAIRE**

LIVORNO
21/05/24

mn. **CMA CGM BETTER WAYS**

LIVORNO
28/05/24

per. **Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France, La Guaira, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo.**



AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
e-mail: com@aemitalia.com
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
e-mail: n.nencioni@aemitalia.com
www.marfret.com

Nella foto: Il Moby Fantasy.

MILANO – Viva le mamme, ma anche i papà, i figli, i nonni, le nonne, gli zii, le zie e tutti coloro che viaggiano in compagnia con Moby e Tirrenia: lo ribadiscono le due compagnie dei traghetti che in occasione della Festa della Mamma, hanno concesso il 100 per cento di sconto sulla tariffa passeggero di ogni adulto accompagnato da un

bambino dai 4 agli 11 anni o da un secondo adulto pagante che prenoti contemporaneamente.

Lo sconto è sulla tariffa di passaggio ponte del secondo passeggero al netto di tasse, diritti e competenze, fatta salva come sempre la possibilità di prenotare eventuali cabine e poltrone a pagamento.

SUI TRAGHETTI DI MOBY LINES E TIRRENIA

Viva le mamme, con sconto

PER CELEBRARE LA MEMORIA DELL'AMMIRAGLIO CHE RINNOVÒ LE CAPITANERIE

Venti in gara per il Trofeo Francese



Nella foto (da sx): La premiazione finale di Clan il vice presidente CNV Amm. Marco Brusco, l'assessore al Comune di Viareggio Alessandro Meciani, il comandante generale amm. ispett. capo (cp) Nicola Carlone, Andrea e Iacopo Poli, il comandante Interregionale Marittimo Nord della Marina Militare ammiraglio di Divisione Flavio Biaggi il presidente II Zona Fiv Andrea Leonardi e - dietro - una parte dell'equipaggio.

VIAREGGIO—Con la consegna del Trofeo d'argento Ammiraglio Francese e del Trofeo del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera al vincitore Overall, l'Impala 36 Clan di Andrea e Iacopo Poli (YCRMP) da parte del comandante generale ammiraglio ispettore capo (cp) Nicola Carlone, del comandante Interregionale Marittimo Nord della Marina Militare ammiraglio di Divisione Flavio Biaggi, dell'assessore al Comune di Viareggio Alessandro Meciani, del presidente II Zona Fiv Toscana Umbria e Provincia di La Spezia, Andrea Leonardi e del vice presidente CNV ammiraglio ispettore capo (cp) Marco Brusco, si è concluso con successo il XXVII Trofeo Challenge ammiraglio Giuseppe Francese, manifestazione riservata alla Vela d'Altura (Rating FIV, Gran Crociera, ORC A e B), alle Vele d'epoca e agli Yacht Classici

CIM Aive.

La riprova di quanto questo Trofeo non sia solo una bellissima regata ma un vero e proprio fil rouge d'affetto, amicizia, rispetto e riconoscenza che lega l'Ammiraglio Francese a molte personalità e a tanti Soci del CNV, si è avuta ancora una volta dal numero delle imbarcazioni scese in mare e, soprattutto, dalle numerose e importanti Autorità civili e militari intervenute alla premiazione.

Il tradizionale appuntamento è stato organizzato su delega della FIV dal Club Nautico Versilia con il patrocinio di Regione Toscana, Marina Militare, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio e Camera di Commercio di Lucca, il supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio e del Cantiere Codecasa Due (Fulvio Codecasa è stato un grande amico dell'Ammiraglio

Francese).

Nella tarda mattinata di sabato, una ventina di equipaggi sono partiti da Viareggio ma il vento debole che non ha mai superato i 7 nodi e il mare mosso hanno costretto il Comitato di Regata a ridurre notevolmente il percorso dell'Altura - che ha quindi disputato una costiera di 34 mm - e a terminare quello delle imbarcazioni CIM - più penalizzate dal poco vento - all'isola del Tino dopo 17 mm.

La premiazione, svoltasi nelle sale del sodalizio viareggino, si è aperta con l'Inno di Mameli e il saluto di benvenuto del vice presidente CNV Ammiraglio Brusco che, dopo aver ringraziato gli ospiti presenti, i regatanti e tutti coloro che hanno contribuito alla riuscita della manifestazione, ha ricordato l'Ammiraglio Francese e la nascita di questo Trofeo.

Nei loro successivi interventi, il Comandante Generale Carlone,

l'ammiraglio di Divisione Biaggi, l'assessore Meciani e il presidente II Zona Fiv Leonardi, hanno ricordato anch'essi questa peculiare figura d'Ammiraglio e ribadito la vicinanza e la stima verso il sodalizio viareggino.

Il sirettore Sportivo CNV Muzio Scacciati ha quindi premiato e ringraziato per l'ottimo lavoro svolto il Comitato di Regata, presieduto da Stefano Giusti con Tiziano Menconi, Luigi Liberti, Antimo Bruscano e Ilaria Checchi.

Nel corso della cerimonia conclusiva sono stati quindi premiati con le Coppe CNV: - dal Comandante della Capitaneria di Porto Viareggio C.F. Silvia Brini le prime tre classificate nelle Vele D'epoca Classe Unica: 1° Onfale di Nicola Bocci (CNMC) vincitore anche della Coppa della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana consegnata dal Delegato Regionale LNI Ammiraglio Piero Vatteroni e dal presidente della LNI Viareggio Marco Serpi; 2° Crivizza di Rolandi-Cattai (CNV); 3° Penelope della SeVemM La Spezia affidato al Primo Luogotenente Michele Renna.

- dal Comandante della CP di Marina di Carrara Cf Monica Selene Mazzaresse il vincitore degli Yacht Classici CIM-Aive Crivizza (CNV) di Ariella Cattai e del Presidente AIVE Gigi Rolandi.

- dal Commissario Straordinario Autorità Regionale Portuale Viareggio Alessandro Rosselli i primi tre Rating Fiv: 1° il C&C37 Bucaniere di Muzio Scacciati (CNV) premiato anche dal presidente II Zona Leonardi con la Targa del presidente della FIV; 2° il First 44.7 Sailavi 2 di Andrea Marsili (CVM), e 3° Aquila di Adriano Mari (SVV).

- dal Vicario del Prefetto di Lucca Cassone i primi due Orc Gran Crociera: 1° Clan di casa Poli; 2° il Dhele 39 Altrove di Gianluca Conti, timonato da Ubaldo Sgherri (YCL).

- dall'Assessore Meciani il Sun

LORENZINI & C.
TERMINAL OPERATOR

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

Fast 31 Ombra di Edoardo Mazzocco (CV Ravennate) vincitore della Classe ORC B.

- dal Direttore Marittimo della Toscana e Comandante del Porto di Livorno Contrammiraglio CP Gaetano Angora i primi tre classificati della Classe ORC A: 1° l'XP 44 Orizzonte (CNV) di Paolo Bertazzoni (già vincitore in Overall nel 2018 e nel 2019) al quale è andato anche il Trofeo donato dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Ammiraglio di Squadra Enrico Credendino, consegnato dall'Ammiraglio di Divisione Biaggi; 2° l'Imx 40 Antares della SVM SE VE Livorno affidato a Paolo Carnevali; 3° l'Elan 400 Andromeda Domenico Mei (LNI).

- dall'Ammiraglio Brusco il vincitore Overall Clan (timoniere Iacopo Poli, equipaggio Andrea Poli, Vittorio Santerini, Giorgio Sartoni, Gianluca Dati e Alberto Santerni) al quale sono andati anche i due prestigiosi Trofei.

La consegna da parte del Comandante Generale Carlone del crest del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera con il motto "Omnia vincit animus" all'Amm. Brusco e il tradizionale vin d'honneur hanno chiuso questa edizione, valida anche come tappa del Trofeo Artiglio e che, ancora una volta, ha riscontrato soddisfazione da parte di tutti i regatanti, degli ospiti e degli organizzatori.



✓ Shipping & Forwarding Agents
✓ Ship Brokers & Chartering Agents

MIXOS
IVO MIELE SERVIZI MARITTIMI

AL VOSTRO SERVIZIO PER RISPONDERE IN MANIERA
DINAMICA E QUALIFICATA ALLE VARIE NECESSITÀ
DI MERCATO E PER PIANIFICARE TUTTE LE ATTIVITÀ
CONNESSE AL TRASPORTO MARITTIMO



MIXOS - Ivo Miele Servizi Marittimi s.r.l.
57025 PIOMBINO (LI) - Italy
Piazzale Premuda 2A/2N
Phone +39-0565-38119 / 33080 • Fax +39-0565-39220 / 39176
E-mail: laura.miele@mixos.it • agency@mixos.it • amministrazione@mixos.it • dogana@mixos.it
www.mixos.it



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

THE IDEAL SHIPPING
SOLUTION FOR YOUR
COMMODITIES



AIR
FREIGHT



OCEAN
FREIGHT



OVERLAND
TRANSPORT



LOGISTICS
SERVICES



IT SOLUTIONS



INSURANCE



China Class A



EU Regulated Agent



AMS/AAMS



SFI Provider



Transported Asset Protection Association



C-TPAT Program
Customs-Trade Partnership
Against Terrorism



ACI



AFR



China Class A



EU Regulated Agent



IT AEOC 16 1182



International Air
Transport Association



GDP Compliant
GOOD DISTRIBUTION PRACTICES



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