



RIXI APRE IL FRONTE CONTRO LA BUROCRAZIA

Gnl e navi, l'urgenza

La catena logistica italiana è troppo condizionata da ritardi degli hub di rifornimento - I porti verso la selezione



Edoardo Rixi

ROMA – “Abbiamo bisogno di investire sugli impianti per il Gnl nei porti. Per farlo servono norme stabili e la capacità del Paese di diversificare le fonti di rifornimento della catena logistica. Il mondo cambia in fretta e dobbiamo avere una macchina burocratica più agile, con norme adeguate alle sfide che questi anni ci impongono. Quando si parla di transizione ecologica e di sostenibilità ambientale non si può fare a meno del gas liquido e soprattutto non si può fare a meno di ragionare sugli approvvigionamenti per automezzi e impianti al fine di renderli ecologicamente sostenibili, ma anche economicamente convenienti.”

Lo ha detto il deputato e vice ministro al Mit Edoardo Rixi nel suo A.F. (segue a pagina 8)

Confetra dal presidente Meloni

ROMA – Nel recente incontro tenutosi a Palazzo Chigi con il presidente del consiglio Giorgia Meloni la Confetra ha ribadito la necessità di un robusto intervento sul cuneo fiscale e contributivo che vada a vantaggio di lavoratori e imprese.

“Bene le misure previste dal decreto aiuti quater in materia di energia – ha detto il vice presidente Confetra Alessandro Pitto – così come la decisione di intervenire sul cuneo. Abbiamo invece qualche perplessità sull'elevazione a 3 mila euro della soglia esentasse dei fringe benefit che le aziende possono concedere ai dipendenti, in quanto paradossalmente rischia di innescare un periodo di tensioni sociali che in questo momento sarebbe devastante. Sarebbe assurdo infatti – secondo Pitto – che le imprese di un settore come quello della logistica, che (segue a pagina 8)

TRA SOGNI E REALTÀ AL PROPELLER LIVORNO

Energia pulita nel mondo che vorremmo



LIVORNO – Bella la donna farfalla qui sopra. Anzi, bellissima: perché mette insieme, in un'unica immagine, l'ideale del volare con quella della gioiosa pulizia in cielo e in terra.

L'ho spiegato per chi si sarà chie-

Seno (CGCCP): programmi e normative



Massimo Seno

LIVORNO – Già vicecomandante della Direzione Marittima della Toscana e della Capitaneria di Porto Labronica, il contrammiraglio (cp) Massimo Seno è oggi capo del II reparto del comando generale del Corpo, che si occupa in particolare del controllo dei traffici portuali con l'estero.

Nel suo intervento al Propeller club livornese, si è accompagnato con alcune slides su temi dell'incontro, in particolare su regole in fase di varo e regole esistenti. (segue a pagina 8)



La gara per la nuova diga foranea di Genova sta diventando un ginepraio di corsi e ricorsi, con pesanti ritardi sulla pur urgente tabella di marcia. Ma siamo a un eccesso di garantismo o a un bizantinismo deteriore? Qualcuno citava la velocità della ricostruzione del viadotto genovese: bisogna proprio che ci scappino i morti?



I soldati russi son scappati ma sulla lavagna di una scuola di Katyuzhanka, paese ucraino, uno di loro ha lasciato un messaggio che conforta. Eccolo:

“Bambini, ci scusiamo per un tale disastro, abbiamo cercato di salvare la scuola, ma ci sono stati dei bombardamenti. Vivete in pace, prendetevi cura di voi stessi e non ripetete gli errori dei vostri anziani. L'Ucraina e la Russia sono un solo popolo! La pace sia con voi, fratelli e sorelle!”.

Onore a quello sconosciuto soldatino russo. Vuol dire che tutto al mondo non è ancora perduto.



Il giornalismo come scuola di vita? A leggere dello scambio di ingiurie tra Giuliano Facci, firma importante del quotidiano Libero, e la blogger Selvaggia Lucarelli, c'è piuttosto da pensare il peggio. Lui l'ha chiamata ignorante, menagramo, nota “più che altro per le sue tette da matrona”. Lei l'ha querelato accusandolo di sessismo, l'ha anche denunciato all'Ordine professionale (lei è anche giornalista “pubblicista”, lui lo è nell'elenco principe “professionisti”). Tutto finito nel nulla: sia la magistratura che l'Ordine hanno glissato.



Un Comune italiano che si è precipitato a installare generatori di energia pulita - pannelli solari e ventilatori - per fornire ai suoi residenti corrente elettrica a costi minori, si è visto tassare dallo Stato per “extra-profitto” energetici. Nessun commento, se non la speranza che sia una fake news.



La crisi tra Italia e Francia, innescata dalla vicenda migranti, sta facendo anche rotolare medaglie (segue in ultima pagina)

ELETTI I NUOVI ORGANI DIRIGENTI DELL'ASSOCIAZIONE LIVORNESE

Tognotti presidente Spedimar

LIVORNO – Con una stringata circolare ai soci, la Spedimar ha comunicato che a seguito delle elezioni per il rinnovo delle cariche associative, che si sono tenute nel corso dell'assemblea generale di martedì 25 ottobre e a seguito della riunione di insediamento del nuovo consiglio direttivo eletto che si è tenuta giovedì 10 novembre sono stati nominati il presidente Giovanni Tognotti, ed i vice presidenti, Antonio Genovesi e Massimo (segue a pagina 8)



Giovanni Tognotti

Shipping la sfida anno zero



Luca Brandimarte

LIVORNO – L'avvocato Luca Brandimarte, nostro apprezzato collaboratore, ha (segue in ultima pagina)

Giorgi (OLT) stiamo puntando al massimo



Giovanni Giorgi

LIVORNO – L'ingegnere Giovanni Giorgi, amministratore delegato di OLT Offshore LNG Toscana, è tra gli esperti internazionali nel comparto LNG. Tra l'altro A.F. (segue a pagina 8)

Evangelisti (Gas&Heat) centro per le ricerche



Sara Evangelisti

LIVORNO – Ingegnere giovane e good looking, Sara Evangelisti ha partecipato al meeting per l'azienda più tecnologicamente avanzata in Italia del settore dei ser- A.F. (segue a pagina 8)

IL PONTE PER L'ELBA: FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO IN ALTA STAGIONE OGNI VENTIMINUTI C'È UNA PARTENZA A TUA DISPOSIZIONE!

Moby e Toremar, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a 100 partenze al giorno che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.

Accorcia le distanze.

Toremar | **PARTI PRIMA!** La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità. | **MOBY**

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it

sto cosa c'entra con il convegno di venerdì scorso al Propeller Club di Livorno sul tema della transizione energetica e il pacchetto Fit for 55. Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 8)

120 Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1999
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

NEL NUOVISSIMO "GRAND CRUISE TERMINAL DI DOHA NEL QATAR

MSC World Europa al battesimo



DOHA – MSC Crociere inaugura una nuova fase del settore crocieristico battezzando a Doha MSC

World Europa, la nave da crociera più «green» e tecnologicamente (segue a pagina 8)

“Usque tandem” Porto 2000 e microtunnel

LIVORNO – Tutti corrono a ritagliarsi un ruolo nel business in ripresa delle A.F. (segue a pagina 8)



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

TRA IL COMUNE E L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Primo accordo sul waterfront Palermo



Pasqualino Monti

straordinaria occasione per ridefinire nuove logiche che diano senso a intere parti di città, e consente di ricostruire continuità tra fasce di città che hanno storicamente perso il reciproco contatto, proprio come è accaduto per il waterfront portuale.

In cima alle priorità c'è l'elaborazione di soluzioni per il decongestionamento del traffico nelle strade limitrofe al porto commerciale di Palermo (via Francesco Crispi e via dell'Arsenale) e rispondere ai problemi di viabilità. Il documento fa riferimento anche alla valorizzazione del mercato ittico, attraverso la condivisione di un progetto di riqualificazione del sito che permetta di rendere migliori e più funzionali gli attuali spazi, sia a servizio dei concessionari che dell'utenza. In particolare, tale intervento sarà integrato con i lavori, in corso di ultimazione, di riqualificazione del molo Trapezoidale, in modo da consentire un più proficuo ed efficiente utilizzo da parte della città. Si continua con la regolamentazione della logistica nell'interfaccia città/porto per il miglioramento dell'erogazione dei servizi ai passeggeri/turisti che provengono dal mare; con la verifica delle condizioni della Costa Sud, dove l'AdSP si impegna a effettuare una prima analisi geologica e geognostica del sito, pur se fuori dalla propria giurisdizione, a proprie cura e spese; e con la valorizzazione degli immobili "ex-Tirrenia", lungo la via dell'Arsenale, mediante l'individuazione di funzioni di comune interesse, nel rispetto delle previsioni del Piano regolatore portuale, delle esigenze dell'AdSPe dell'Amministrazione comunale. L'accordo comprende anche la riqualificazione del Foro Italo, attualmente in concessione al Comune, mediante la riconsegna all'AdSP, in modo da individuare la più adatta soluzione tecnico-giuridica che permetta di ultimare tempestivamente i lavori appaltati dal Comune per la realizzazione

del impianto di sollevamento fognario e il disinquinamento del porticciolo della Cala. A questo proposito, l'AdSP si riserva di sbloccare le lavorazioni residue, previa consegna di tutta la documentazione tecnico-contabile relativa ai lavori avviati e alle risorse economico-finanziarie a disposizione del Comune. Si avvierà anche un lavoro di valorizzazione per una più appropriata fruizione da parte dei cittadini. Inoltre, l'AdSP si impegnerà a indire un concorso di progettazione internazionale di idee per il potenziamento delle funzioni e della destinazione d'uso dell'area. L'intervento sarà realizzato a cura e spese dell'AdSP, una volta reperite le fonti finanziarie.

Per l'attuazione di tutto ciò sarà istituito un tavolo tecnico permanente. Per il presidente Monti "la progressiva convergenza degli obiettivi di sviluppo tra porto e città, l'allineamento dei tempi, le azioni condivise e le forme di gestione degli spazi, rendono sempre più vicina l'integrazione tra gli ambiti funzionali più propriamente portuali e quelli pubblici della città. Si tratta di prospettive di cambiamento che richiedono un adeguamento di procedure, di strumenti e di metodi: ripensare le relazioni porto-città vuol dire lavorare su diversi piani, progettuali e procedurali, legati al modo di creare strategie e progetti per l'infrastruttura portuale intesa ormai come parte di città. È necessaria una visione, coerente e integrata, mirata a un obiettivo comune: il recupero e l'integrazione del waterfront con la città. Città che ha dimostrato, già con la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo, di Maria di Villa Ignea, e con quella prossima del Trapezoidale, di avere una gran voglia di posti nuovi e di cambiamento. Siamo al servizio della città. Quando l'amministrazione comunale ci chiede di intervenire per migliorare i luoghi contigui alle

nostre aree, lo facciamo volentieri, per alimentare una collaborazione fattiva tra noi e il Comune. Il porto è della città, e quando la città chiama l'Authority risponde al meglio delle proprie possibilità".

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

DA UN'AZIENDA DI ALTISSIMA TECNOLOGIA INTERNAZIONALE

La DRASS Livorno offre lavoro



Nella foto: La sede della DRASS a Livorno.

LIVORNO - Se ne parla poco eppure la DRASS livornese, azienda super-tecnologica nata dalle radici di progettisti e costruttori di camere iperboliche, mezzi subacquei da diporto e da ricerca, capsule sub di salvataggio per sommergibili affondati, è oggi una realtà in forte sviluppo nelle sue due sedi italiana e in Romania. E nel suo sito web proprio nelle scorse settimane è apparso un claim che offre lavoro specializzato: insieme a una rassegna di volti

di impiegati e tecnici livornesi che raccontano brevemente il proprio impegno.

I vertici della DRASS hanno avuto di recente anche contatti sia con l'Accademia Navale sia con le autorità livornesi per presentare lo stato dell'arte dei proprio progetti. Ultimo dei quali la capsula di salvataggio dei sottomarini, calibrata per operare anche ad alte profondità ed adottata sia dalla marina rumena nel Mar Nero sia (probabilmente) da altre marine.

Attualmente molte delle attività della DRASS sono classificate, cioè riservate: anche perché in Romania la vicina guerra tra Russia e Ucraina ha comportato una intensificazione della sorveglianza subacquea alla quale la DRASS ha probabilmente fornito - e continua a fornire - un contributo importante. Nel catalogo reperibile sul qwb l'azienda ricorda anche le numerose innovazioni non necessariamente militari, compresi i primi passi per una specie di siluro cavalcabile per il diporto subacqueo che ha aperto la strada a molti altri costruttori specie del nord Europa.

Marco Bellomo, direttore tecnico DRASS dopo i test del nuovo sistema di salvataggio per sottomarini aveva così commentato un anno fa: "La nuova tecnologia italiana al servizio del soccorso sommergibili è solo il primo tassello di un approccio modulare ed avanzato per massimizzare la nostra capacità di operare con la massima versatilità negli abissi. L'approccio ingegneristico utilizzato da DRASS renderà possibile estendere l'utilizzo di questa tecnologia ai settori industriali e dell'ecosostenibilità, con beneficio per ampi settori della nostra economia marittima e dell'export. Ringraziamo la Marina Militare Italiana per la visione strategica che ha reso possibile questo progetto".

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

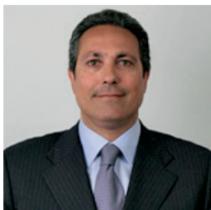
LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

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

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

UNA NOTA DEL PRESIDENTE DELL'ADSP VINCENZO GAROFALO

Ancona e "Viking Neptune"



Vincenzo Garofalo



ANCONA – Un fiore all'occhiello della cantieristica mondiale: la nave Viking Neptune, consegnata da Fincantieri alla compagnia armatrice norvegese Viking Cruises nello stabilimento di Ancona, "rappresenta un fondamentale passaggio nello sviluppo delle tecnologie per la sostenibilità ambientale nel trasporto marittimo" lo sottolinea in una sua nota il presidente dell'AdSP ingegner Vincenzo Garofalo.

"Viking Neptune, con una stazza lorda di 47.800 tonnellate circa-

continua - può ospitare 930 passeggeri in 465 cabine. Rispetto alle precedenti realizzazioni, compie un ulteriore salto di qualità nella progettazione, fornitura e gestione di navi da crociera rispettose dell'ambiente in quanto è stato installato a bordo un modulo sperimentale di celle a combustibile alimentate a idrogeno. Un passo avanti per ampliare l'uso di questo sistema di generazione, il cui sviluppo potrà garantire navigazione e permanenza in porto a emissioni ridotte.

Viking Neptune è la nona nave costruita ad Ancona da Fincantieri per Viking, parte di un accordo che prevede la realizzazione di 12 navi negli stabilimenti italiani del gruppo. Le precedenti, realizzate nello scalo dorico, sono state Viking Sea, Viking Sky, Viking Sun, Viking Orion, Viking Jupiter, Viking Venus, Viking Mars. È, invece, in banchina di allestimento Viking Saturn. Altre due navi saranno costruite ad Ancona e consegnate entro il 2025.

"Siamo fieri che Fincantieri realizzi, nello stabilimento di Ancona, navi così innovative e pionieristiche nell'applicazione di tecnologie orientate alla sostenibilità ambientale - conclude il presidente Garofalo -. La dimostrazione che la produzione di navi da crociera rappresenta un'opportunità, non solo dal punto di vista economico e occupazionale, ma anche di portare sul territorio tecnologie che contribuiscono al complesso percorso di transizione ecologica che lo shipping sta affrontando a livello mondiale. In questa evoluzione, il porto di Ancona c'è".

ALLA GUIDA DEL COMITATO PORTO DEL COMUNE DI ORTONA

Riconfermato Davide Tucci

ORTONA – L'agente marittimo raccomandatorio Davide Tucci, già presidente nel precedente comitato porto, è stato riconfermato alla guida del comitato portuale del Comune: segno di continuità e del buon lavoro svolto insieme all'ufficio di presidenza, anch'esso riconfermato nella quasi totalità.

"Ringrazio il Sindaco di Ortona Leo Castiglione per la fiducia riconfermata - ci ha dichiarato Tucci - i prossimi saranno anni importanti, il porto di Ortona è una realtà significativa del medio Adriatico che deve essere valorizzata all'esito dei numerosi fondi disponibili.

"Uno dei primi impegni per l'ufficio di presidenza - dice ancora Tucci - sarà proprio quello di verificare che i lavori previsti con i



Davide Tucci

fondi PNRR (circa 50ML), saranno appaltati nei termini, onde evitare di perderli. Ortona, è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese specializzato nella

gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo, primo porto d'Abruzzo e secondo porto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale dopo Ancona; è uno scalo dinamico che si adatta a qualsiasi traffico e, con l'imminente dragaggio, sicuramente le attività portuali avranno maggiore incremento in termini di tonnellaggio.

"A breve organizzeremo un incontro con i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale - conclude Tucci - con i quali ci lega un rapporto di reciproca stima, e con la Regione Abruzzo, proprio per fare il punto sulla situazione. I prossimi 5 anni saranno fondamentali per la crescita e lo sviluppo dello scalo di Ortona e NOI ci saremo".

GRAZIE A ALPE ADRIA E SAMER DA PARTE ITALIANA

Primo treno cargo Friuli-Lituania



TRIESTE – È arrivato al via l'accordo-quadro internazionale di collaborazione sottoscritto il 6 settembre scorso a Trieste alla presenza di Enrico Giovannini, allora ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, e Marius Skuodis, ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni della Lituania, che punta a disegnare una nuova arteria fondamentale del sistema logistico europeo, avviando per la prima volta servizi di collegamento ferroviario intermodale a frequenza programmata tra il Friuli-Venezia Giulia e la Lituania.

Un progetto che vede protagoniste per la parte italiana la Società Alpe Adria Spa e la Samer & Co. Shipping Spa di Trieste, mentre i partner esteri sono la società ferroviaria lituana LTG Cargo e la Duisport Agency GmbH di Duisburg. L'avvio dell'accordo è segnato

dalla messa in funzione del primo treno intermodale di prova della società LTG Cargo, partito verso il porto di Trieste. La nuova rotta, ha riferito LTG Cargo, viene testata a pochi mesi dal memorandum di cooperazione e durante la prova i semirimorchi vengono trasportati prima da Kaunas alla Germania, da dove viaggeranno con l'assistenza dei partner fino a Trieste. Si prevede che i servizi regolari per il porto di Trieste e il terminal intermodale di Cervignano del Friuli (Udine) saranno attivi due volte alla settimana.

"Sono lieto che la visita e gli accordi raggiunti in Italia abbiano portato a un rapido risultato: è stata avviata una corsa di prova verso il grande porto italiano di Trieste. L'apertura di un collegamento di trasporto tra la Lituania e l'Italia, dove i flussi di merci provenienti dalla Turchia e da altri Paesi della

regione passano attraverso il porto di Trieste in direzione della Scandinavia, acquista un significato particolare per la logistica ferroviaria nel contesto geografico, sviluppando nuove rotte regolari in Europa ed estendendo la copertura geografica dei servizi delle Ferrovie Lituane (LTG)", ha dichiarato il Ministro Lituano dei Trasporti e delle Comunicazioni Skuodis. Secondo il ministro, è la proficua cooperazione tra il Ministero, le Ferrovie Lituane (LTG) e i vettori e le società di logistica lituane e italiane a rendere possibile la realizzazione di questo progetto.

"Consideriamo il trasporto merci intermodale una delle direzioni prioritarie di sviluppo del business e, insieme ai nostri partner, integriamo la rete dei corridoi di trasporto merci internazionali con questo tipo di collegamenti, sia

per i clienti attuali, sia per quelli futuri. Questo tipo di collegamenti ci permette di rimanere efficienti e competitivi nei servizi di trasporto merci per i clienti lituani e stranieri e di spostare il trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Vediamo un potenziale in questa direzione e abbiamo intenzione di offrire ai nostri clienti servizi regolari di trasporto merci verso l'Italia", afferma Eglė Šimė, ceo di LTG Cargo. "La rotta italiana è in fase di espansione verso l'Europa, come proseguimento della rotta intermodale Kaunas-Duisburg, che diventerà la spina dorsale del trasporto internazionale sostenibile. Il progetto del Treno dell'Ambra, che collegherà Kaunas e Tallinn, diventerà una continuazione di questa rotta nel mercato baltico", precisa Šimė.

"Il memorandum di cooperazione, valido per un periodo di due anni, diventerà la base per una più stretta collaborazione e promuoverà lo sviluppo di nuove rotte di trasporto ferroviario e intermodale tra Italia e Lituania - ha commentato il ceo di Alpe Adria Antonio Gurrieri - attraverso l'implementazione di progetti congiunti e l'aumento del volume di merci presso i terminali gestiti dai due Paesi, condividendo l'esperienza nel trasporto merci,

nelle spedizioni e in altre aree di fornitura di servizi logistici".

L'avvio di quanto previsto dal memorandum è stato un nuovo e importante traguardo per Alpe Adria S.p.A., partecipata in quote uguali, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, dalla Regione FVG e dalle Ferrovie dello Stato italiane, per lo sviluppo dell'intermodalità. Una società dotata di una lunga e consolidata esperienza nello sviluppo delle relazioni nazionali e internazionali, con una rete integrata di collegamenti tra i nodi logistici regionali, il Nord Italia ed il Centro-Est Europa, che è diventata lo strumento logistico di cui l'Autorità di Sistema Portuale si è avvalsa in questo ed in altri progetti strategici di ampio respiro. Soddisfazione per questa prima implementazione dell'accordo anche negli headquarters di Samer & Co. Shipping, che opera come agente marittimo, terminalista portuale e spedizioniere internazionale. "Grazie a questa iniziativa - commentano insieme Antonio Gurrieri ceo di Alpe Adria spa ed Enrico Samer, presidente e ceo di Samer & Co. Shipping SpA - si ampliano le prospettive del sistema logistico nazionale e del Friuli Venezia Giulia su fronti europei ancora più orientali".

DALL'ASSEMBLEA DEI COMUNI DELLA TOSCANA

Salvetti presidente Autorità idrica



Luca Salvetti

LIVORNO – Il sindaco Luca Salvetti è stato eletto presidente dell'assemblea dell'Autorità idrica Toscana, l'ente pubblico rappresentativo di tutti i Comuni toscani, a cui sono attribuite le funzioni di programmazione, organizzazione e controllo sulle attività di gestione del servizio idrico integrato.

L'AIT regola il funzionamento delle aziende pubbliche che erogano l'acqua ed è uno degli attori più importanti a livello del nostro territorio.

Il sindaco Salvetti è stato eletto su proposta dell'assessore Giovanni Bettarini del Comune di Firenze ed è in carica per i prossimi tre anni. La sua elezione è un segno importante e di riconoscimento del ruolo e della funzione della città di Livorno.

L'Autorità Idrica Toscana è suddivisa in sei Conferenze territoriali, i cui confini corrispondono alla delimitazione delle sopresse Autorità di Ambito Territoriale Ottimale (AATO).

Ogni conferenza effettua un'azione di promozione e di regolazione che poi vengono definite in assemblea e nel comitato direttivo. L'AIT Esercita il controllo sulle società, (su Asa per esempio per quanto riguarda il nostro territorio),

e sui 6 gestori unici. Determina le tariffe, approva i piani di investimento.

"Per il sottoscritto e per la città di Livorno è un onore prendere l'incarico di presidente dell'assemblea dell'Autorità Idrica Toscana" ha affermato il sindaco Salvetti. "Un riconoscimento importante a livello regionale per la nostra città, frutto di un lavoro che punta a dare valore alla costa e a Livorno nella rete amministrativa dell'intera regione. Serve ricordare che l'Ait è organo che svolge funzioni fondamentali di indirizzo e di alta amministrazione in un settore e relativamente ad un bene prezioso e da gestire con intelligenza come stiamo facendo a livello locale con una azienda come Asa che è virtuosa e di assoluto livello. Come prima cosa volevo ringraziare il presidente uscente Alessandro Tambellini ex Sindaco di Lucca che ha portato avanti un lavoro proficuo".

CON L'INGRESSO NELL'ARIA ANCHE DI MSC

Sempre più aerei cargo

GINEVRA – Le compagnie globalizzate per il trasporto cargo stanno allargandosi anche al comparto aereo. Il leader mondiale nel settore dei trasporti e della logistica MSC parte con la sua soluzione air cargo in risposta al mercato mondiale e in attesa anche di avere chiarimenti sulla nuova gara per ITA Airways. La nuova compagnia aerea si chiama "Msc Air Cargo" e volerà dall'inizio del 2023, dopo la consegna del primo di quattro Boeing 777-200F con il marchio.

Nello scorso luglio intanto la AP Moller - Maersk ha invece lanciato "Maersk Air Cargo": la sua nuova compagnia che rappresenta



Nella foto: Uno dei nuovi Boeing MSC cargo in allestimento.

la principale offerta di trasporto aereo di merci del gruppo. Anche operatori globali come Savino Del

Bene come noto hanno aperto ormai da tempo una opzione aerea, che sta dando ottimi risultati.

NERI
1895

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

CORA
TRASPORTI

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

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

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

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

www.lorenzini-terminal.it



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@lorenzini-terminal.it

www.lorenzini-terminal.it

UN FINANZIAMENTO DA 5 MILIONI DI EURO

SACE e Intesa Sanpaolo al Salerno Container Terminal

SALERNO – SACE è intervenuta con una garanzia finanziaria a copertura di un finanziamento di 5 milioni di euro erogato da Intesa Sanpaolo in favore di Salerno Container Terminal S.p.A., impresa che opera nell'area portuale di Salerno, per il proprio piano di investimenti 2022/2030. In particolare, il finanziamento andrà ad integrare le risorse aziendali destinate all'acquisizione del ramo d'azienda contenitori della società Amoruso Giuseppe S.p.A. e la realizzazione di un nuovo posto frontaliero, consentendo a Salerno Container Terminal di consolidare il proprio ruolo di operatore cruciale nel Porto di Salerno.

La società fa parte del Gruppo Gallozzi, storico operatore portuale dello scalo di Salerno, che copre diversi processi e funzioni dell'industria marittima e della blue economy, dall'attività di movimentazione container alla logistica e allo shipping, e dal 2000 alla realizzazione e gestione per 80 anni di circa 1000 posti barca nel nuovo porto turistico di Marina D'Arechi (SA).

“Desidero esprimere il mio apprezzamento a Sace ed Intesa Sanpaolo per il supporto offerto al nostro gruppo a sostegno di un importante piano di sviluppo. Con l'acquisizione appena conclusa - ha dichiarato il presidente di Salerno Container Terminal S.p.A., Agostino Gallozzi - prendo sempre più forma la strategia di posizionamento della nostra azienda in



Agostino Gallozzi

un contesto qualitativo di portata internazionale. Daremo ora corso ad un nuovo set-up industriale del nostro terminal, sia per accrescerne le capacità, che per rendere ancora più efficiente e performante il ciclo integrato delle movimentazioni portuali. Non a caso, in concomitanza con questa importante acquisizione, prendono il via da Salerno nuovi collegamenti marittimi con gli Stati Uniti, il Mediterraneo, il Nord Europa, la Cina e l'Estremo Oriente a servizio dell'export del nostro Paese”.

“Siamo lieti di essere per la prima volta al fianco di Salerno Container Terminal S.p.A. con un intervento che rientra nell'ambito dell'operatività di rilievo strategico per il Paese destinato a un settore ritenuto ad alto impatto - ha dichiarato Antonio Bartolo, responsabile Sud Mid Corporate di SACE - Supportiamo, in sinergia con Intesa Sanpaolo, il

piano di investimenti della società salernitana nel territorio, in una realtà portuale che ha registrato una forte ascesa negli ultimi anni per quanto riguarda il traffico merci”.

“Questa operazione conferma l'impegno della Banca a supportare le imprese che operano e investono nelle Zone Economiche Speciali del Mezzogiorno - ha affermato Giuseppe Nargi, direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo - Da diversi anni siamo in prima linea per valorizzare queste aree strategiche per il rilancio dell'economia marittima e recentemente abbiamo predisposto un nuovo plafond di 5 miliardi di euro per favorire nuovi insediamenti produttivi e opere di adeguamento infrastrutturale sia nelle Zone Economiche Speciali meridionali che nelle Zone Logistiche Semplificate in fase di realizzazione nel Centro Nord. Nelle regioni di mia competenza abbiamo inoltre siglato diversi accordi con i Commissari Straordinari delle ZES per accelerarne la crescita”.

Come riportato nel Focus On “Ieri, oggi e domani: le infrastrutture in Italia” elaborato dall'Ufficio Studi di SACE, i porti, insieme ad aeroporti e ferrovie, saranno il comparto che crescerà maggiormente nel prossimo quinquennio (+3,8% in media l'anno), trainati dalla spinta al green e alla transizione energetica, in una logica di accrescimento della tecnologia impiegata negli ambiti efficienza, sicurezza e sostenibilità ambientale.

CONCLUSA LA TERZA EDIZIONE DELLA RASSEGNA

BILog: La Spezia e la sua ZLS



Mario Sommariva

LASPEZIA – Cinquanta relatori di cui molti internazionali hanno dato prestigio a questa 3ª edizione di BILog che si è caratterizzata sui principali temi che interessano il settore, a partire dalla centralità del lavoro e dei cambiamenti necessari a porti e logistica. Si è parlato anche molto di idrogeno, con comparazioni tra le varie possibilità offerte in termini di carburanti alternativi per il mondo dei trasporti e il relativo ruolo dei porti nella transizione energetica. Alta la qualità dei relatori - riferisce l'ufficio stampa - con una forte spinta innovativa anche rispetto ai temi trattati, che hanno consentito un approfondimento utile sui cambiamenti in atto nel settore della portualità, della logistica e dei trasporti e sulle opportunità da cogliere per affrontare le sfide che abbiamo di fronte.

Anche nella seconda giornata la transizione energetica ha avuto particolare peso, con sessioni dedicate al cold ironing e alla digitaliz-

zazione, dai droni all'automazione dei gate portuali, all'ottimizzazione delle manovre ferroviarie. In particolare, è stato presentato e discusso in dettaglio il regolamento sul documento di trasporto elettronico europeo che entrerà in vigore nel 2025. Dal dibattito sulle reti TEN-T moderato dal segretario generale AdSP, Federica Montaresi, è emersa la necessità di giungere ad una revisione condivisa da tutti i soggetti che già stanno contribuendo al processo sostenibile di integrazione e allargamento della rete.

Uno dei temi di punta quello relativo alle Zone Logistiche Semplificate. La Spezia, con l'Autorità di Sistema Portuale, gli operatori del settore e Confindustria sono in attesa della firma del DPCM con il quale si arriverà ad una ZLS che comprenderà il retroporto di S.Stefano di Magra e aree del Parmense, Medesano e Noceto. Grandi aspettative sono riposte in questo provvedimento, con cui si potrà rilanciare il retroporto spezzino anche al punto di vista ferroviario e della governance, oltre a velocizzare tutte le attività, compresa la creazione di nuovi insediamenti logistici. Sia la regione Liguria, sia la regione Emilia Romagna hanno collaborato con AdSP per integrare il DPCM già approvato dalla conferenza stato regioni il 12 ottobre. Il decreto vedrà la luce nelle prossime settimane e la ZLS del porto della Spezia potrà essere attivata ai primi mesi del 2023.

“BIlog è un forum internazionale

della logistica focalizzato, quest'anno, sui temi della transizione energetica, digitale e dell'inclusione sociale. Il nostro sistema portuale vuole rafforzare il tessuto esistente di relazioni economiche e commerciali con l'hinterland industriale e logistico piacentino ma, grazie anche ad iniziative come Bilog, intende fare un passo ulteriore verso la creazione di un linguaggio e di una cultura comune che facilitino lo sviluppo di un modello logistico, industriale e trasportistico fortemente innovativo”, ha detto Mario Sommariva, presidente AdSP del Mar Ligure Orientale.

“Il successo di questa terza edizione di Bilog conferma l'attualità e il grande interesse della manifestazione, nonché la capacità di restituire una visione ampia e lungimirante sui temi strategici per la crescita economica in chiave di sostenibilità, servizi e qualità del lavoro”. Così il sindaco di Piacenza Katia Tarasconi, che aggiunge: “Nella collaborazione, sempre più solida, tra il Comune di Piacenza e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, è racchiuso l'impegno condiviso a promuovere lo sviluppo dell'intermodalità come elemento di innovazione, capace di garantire efficienza e tutela ambientale, favorendo l'attrattività dei territori. Le prospettive di occupazione specializzata e le opportunità di accogliere, mettendo a frutto finanziamenti europei e le risorse del PNRR, le sfide di programmazione per il futuro”.

AL DEBUTTO PIENONE DI PASSEGGERI E CARGO

ITA Roma-Tokyo, completo



ROMA – Ha debuttato con un riempimento del 100% non solo sul fronte passeggeri, ma anche su quello cargo, il nuovo volo Roma Fiumicino - Tokyo Haneda di Ita Airways. Il collegamento, atteso da tempo, è operato con un Airbus 350, aereo che rappresenta l'ammiraglia

della compagnia.

Il servizio avrà tre frequenze settimanali, con partenza alle 15.20 di ogni martedì, giovedì e sabato da Roma Fiumicino e arrivo previsto per il giorno successivo alle 11.20. Da Haneda i voli sono in programma ogni mercoledì, venerdì

e domenica alle 13.35 con arrivo Fiumicino alle 20.30.

“È la prima volta che Ita Airways opera nel mercato giapponese e, cosa ancor più importante, si tratta di una delle poche compagnie aeree ad operare un volo diretto Roma Fiumicino - Tokyo Haneda con arrivo al centro della città” segnala il vettore italiano in una nota. In precedenza voli con la capitale giapponese (con approdo prima a Narita e poi nell'aeroporto più ‘cittadino’ di Haneda) erano già stati operati da Alitalia.

Con il nuovo servizio va ad arricchirsi ulteriormente l'offerta intercontinentale di Ita Airways, di grande importanza anche per le spedizioni di merci. Nel dettaglio il volo con Tokyo si aggiunge a quelli già attivi verso New York, Los Angeles, Boston, Miami, Buenos Aires e San Paolo, e sarà seguito a dicembre da collegamenti diretti, sempre da Roma, verso Nuova Delhi e Malé, nelle Maldive.

PER I PAGAMENTI IN TRE RATE SENZA INTERESSI

Accordo tra Scalapay e Grimaldi



Francesca Marino

NAPOLI – Scalapay e Grimaldi Lines siglano un accordo che garantisce modalità di pagamento agevolate a chi decide di acquistare un collegamento marittimo della Compagnia con la formula Buy Now Pay Later.

Scalapay consolida così la sua presenza anche nel settore turistico - sottolinea la compagnia - acquistando un nuovo partner di rilievo.

Grimaldi Lines infatti vanta una flotta giovane e moderna di ben 15 navi passeggeri, con le quali effettua collegamenti marittimi dalla penisola italiana verso Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia e viceversa.

Grazie a questo accordo, i passeggeri potranno acquistare un viaggio sul sito www.grimaldi-lines.com, pagando in tre comode rate, senza vincoli di spesa minima e senza interessi. La prima rata dovrà essere versata all'atto di prenotazione, mentre la seconda e la terza rata saranno distanziate di un mese tra loro.

Utilizzare questa modalità di pagamento è molto facile: nel momento del checkout basta scegliere Scalapay, creare un account in pochi minuti e corrispondere la prima rata con qualsiasi carta di credito o debito dei circuiti VISA, MASTERCARD e AMERICAN EXPRESS.

Commenta Matteo Ciccalè, partnership Director Travel di

Scalapay: “Con grande piacere annunciamo la prima partnership con una delle più importanti compagnie di navigazione come Grimaldi Lines. Grazie a questo nuovo accordo, l'offerta trasporti si allarga ulteriormente offrendo alla nostra community, che conta oltre due milioni e mezzo di Scalapayers in tutta Europa, la più giovane flotta di traghetti nel Mediterraneo. Da oggi, i clienti possono godere dei migliori servizi offerti da Grimaldi Lines anche in tre rate senza interessi”.

“Grazie alla partnership con Scalapay, leader nel settore del Buy Now Pay Later, da oggi siamo lieti di offrire ai nostri clienti la possibilità di effettuare i pagamenti in maniera molto facilitata - ha dichiarato Francesca Marino, passenger department manager di Grimaldi Lines - Con questo accordo confermiamo dunque la grande attenzione che da sempre riserviamo alla flessibilità e il costante impegno nel rendere il viaggio via mare accessibile a tutti”.



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



SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE

CON UNA SPETTACOLARE "CLOSING CEREMONY" PER L'ANNO 2022

Taranto celebra le crociere



TARANTO – È stata una closing ceremony memorabile quella celebrata presso il Molo San Cataldo del porto di Taranto. Per il secondo anno consecutivo, l'AdSP del Mar Ionio - in collaborazione con il Comune di Taranto, l'agenzia regionale del turismo Pugliapromozione e Taranto Cruise Port - ha, infatti, colto l'occasione dell'ultimo scalo della stagione crocieristica 2022 per onorare e ringraziare le nove compagnie che hanno scelto di fare scalo a Taranto in quella che è risultata essere una sensazionale stagione crocieristica.

We salute you! Il saluto all'ultima cruise ship in porto per questa brillante annualità ha letteralmente acceso la banchina di ponte del Molo San Cataldo con un'inedita coreografia di luci, sonorità rock e fontane danzanti: uno spettacolo degno di un 'rock port' che ha incantato le migliaia di passeggeri a bordo nave, le Autorità, il cluster e gli operatori portuali presenti in banchina per la Cruise Season Closing Ceremony. Dal porto, le luci e i festosi giochi d'acqua dei rimorchiatori hanno accompagnato

le operazioni di disormeggio della MSC Splendida, regalando uno skyline senza precedenti a Taranto port-city.

Con l'ultimo approdo del calendario 2022, si conclude ufficialmente una stagione crocieristica di particolare successo per il porto di Taranto che ha registrato numeri importanti, guadagnando un posto di prestigio nella scena Mediterranea delle destinazioni crocieristiche, grazie al prestigioso riconoscimento di Destination of the Year attribuito allo scalo jonico in occasione dei Seatrade Cruise Awards, lo scorso settembre.

Nell'annualità in corso, infatti, il porto di Taranto è stato inserito negli itinerari di nove compagnie crocieristiche: MSC Crociere, Marella Cruises, Phoenix Reisen, Road Scholar, Noble Caledonia, Celebrity Cruises, P&O Cruises, Sea Cloud e TUI. L'anno corrente ha totalizzato ben 54 approdi crocieristici e la movimentazione di circa 110.000 passeggeri.

Per il 2023 sono 7 le compagnie di navigazione già confermate per la prossima cruise season: Costa

Crociere, P&O Cruises, Celebrity Cruises, Marella Cruises, Norwegian Cruise Line, Road Scholar, Sea Cloud.

“La cerimonia di chiusura - ha affermato il presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - ha voluto rappresentare non solo un vivo ringraziamento alle cruise lines che hanno scelto Taranto per i loro itinerari crocieristici nel Mediterraneo ma anche una celebrazione per gli oltre 110.000 passeggeri e per l'attribuzione del premio "Destination of the Year" ricevuto al Seatrade di Malaga. Abbiamo voluto fosse vissuto come un momento di festa, per il porto e la città, binomio vincente di una sinergia che anno dopo anno, ha scritto insieme - nell'ambito di una preziosa operazione di governance condivisa anche a livello regionale - una nuova cultura dell'accoglienza, consentendo ai tanti crocieristi di godere delle bellezze di Taranto e dei territori limitrofi.”

Le attività che si svolgeranno nel 2023. Come riporta il report annuale di Clia sullo stato della crocieristica, per ogni 24 turisti si crea un posto di lavoro a tempo pieno. Questo avvalorava le nostre scelte di investimento, nella certezza che Taranto potrà continuare a crescere e a rappresentare un'opportunità di sviluppo per l'intera provincia, per la destinazione Puglia e per il Mezzogiorno.”

“La stagione 2022 - ha dichiarato Raffaella Del Prete, direttore generale di GPH Italian Cruise Ports - è stata per Taranto Cruise Terminal ricca di soddisfazioni: in pochi anni la destinazione è cresciuta e chiudiamo il 2022 con oltre 110.000 passeggeri e l'annuncio dell'arrivo di Costa Crociere con importanti volumi di imbarco e sbarco. Su questi risultati ci prepariamo per gli anni a venire con l'obiettivo di attirare nuove compagnie da crociera e consolidare la presenza di chi ci ha già scelti”.

NELL'ASSEMBLEA PER IL RINNOVO DELLE CARICHE

Al Propeller Trieste confermato Zerbini

TRIESTE - L'assemblea dei Soci del Propeller Club Port of Trieste, tenutasi in presenza ha eletto il nuovo consiglio direttivo che risulta così composto:

Confermati: Paola Bardi, Maria Braini, Walter Moglia, Alberto Pasino, Andrea Sferch, Matteo Slo-covich, Diego Stinco, Lara Tironi, Fabrizio Zerbini, Marco Zollia.

Nuovi eletti: Carolina Semino, Stefano Visintin.

Nella prima riunione del nuovo consiglio direttivo, tenutasi in presenza, si è svolta, tra l'altro, l'elezione per l'assegnazione delle cariche sociali.

Confermato quale presidente, per acclamazione e per il quarto mandato triennale consecutivo,



Fabrizio Zerbini

Fabrizio Zerbini.

Vicepresidenti: Paola Bardi e Alberto Pasino.

Segretario: Maria Braini.

Tesoriere: Andrea Sferch.

Gli incontri e le conferenze del Club, ultimamente tenuti prevalentemente in video conferenza nel rispetto delle normative anti Covid al tempo vigenti, sono ripresi in presenza.

Continueranno con la conferenza di inizio Dicembre e, in data 12 Dicembre, con la cena di Natale durante la quale sarà consegnato il premio Propeller d'Oro assegnato ad Azienda o persona distintasi nelle sue attività a favore di Trieste e nel settore dell'Economia del Mare.

NOMINATO DAL CONSIGLIO NAZIONALE SU INDICAZIONE DEL PRESIDENTE

Bufalari segretario Assonautica



Antonio Bufalari

ROMA - Antonio Bufalari è il nuovo segretario generale di Assonautica Italiana. La nomina è avvenuta l'8 novembre a Roma su indicazione del presidente Giovanni Acampora, nel corso del consiglio direttivo. Bufalari, già presidente di Assonautica Romana e componente dell'Advisory Board dell'Associazione nazionale, è avvocato, docente di diritto della nautica da diporto, legal counsel del Gruppo Marinedi e ammini-

stratore di alcune realtà portuali italiane.

L'assonautica è un'emanazione delle Camere di Commercio italiane e opera in varie zone della costa con iniziative dedicate in particolare alla piccola nautica, ai natanti e alle attività sociali. È particolarmente attiva con veri e propri centri operativi a Venezia, a La Spezia, a Livorno, a Trieste ed ha la sede nazionale a Roma, presso l'Unioncamere.

NULLA OSTA DAL TAR DI ROMA MALGRADO UN RICORSO

Fiumicino, ok alla gara



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA - Con sentenza dell'8 novembre il Tar Roma ha rigettato il ricorso che l'Associazione Nazionale Costruttori

Edili e diversi operatori economici avevano proposto per annullare la gara dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale relativa alla realizzazione del primo stralcio del porto commerciale di Fiumicino del valore di circa 50 milioni di euro.

Il giudice ha disposto anche la condanna alle spese dei ricorrenti. L'iniziale sospensione degli atti di gara disposta dal Tar su istanza dei ricorrenti, che adducevano pregiudizi gravi e irreparabili per il caro prezzi provocato dal conflitto in Ucraina, aveva avuto un'eco nazionale sugli organi di stampa specializzati.

“Il Tar - commenta con soddisfazione il presidente dell'AdSP Pino Musolino - ha valorizzato la bontà e la correttezza proce-

dimentale e sostanziale degli atti tecnico-amministrativi e delle difese dell'Autorità in giudizio e ha attestato la congruità dei prezzi a base di appalto. Per dare concreto avvio a tale gara, all'esito di un'articolata istruttoria, avevamo provveduto ad incrementare del 30% il quadro economico dell'intervento ottenendo una quota di finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti. Si tratta di un'infrastruttura prioritaria per lo sviluppo del Paese individuata nel Documento Pluriennale di Pianificazione. Ora, dopo una lunga sospensione, andiamo avanti senza indugio per consentire sollecitamente la conclusione della gara e l'avvio dei lavori del primo porto commerciale da realizzarsi in Italia dal dopoguerra”.

LAGHEZZA SPA E GIUFFRÈ FRANCIS LEFEBVRE INSIEME

“Master in Diritto Doganale”

LA SPEZIA - Laghezza SpA, Società leader in Italia nell'offerta di soluzioni di consulenza e assistenza doganale, in collaborazione con Giuffrè Francis Lefebvre, tra i maggiori attori italiani nel campo dell'editoria professionale, sono i players di un 'Master in Diritto Doganale' che analizzerà le tematiche legate alle dinamiche

del commercio internazionale e fornirà gli strumenti più idonei per una conoscenza approfondita della materia, anche negli aspetti più pratici delle realtà professionali.

Con un commercio internazionale delle merci in costante espansione, ma con dinamiche import-export in fase di profondo cambiamento, il Master che si

svolgerà fra febbraio e aprile si rivolge principalmente a professionisti (avvocati, commercialisti, spedizionieri) e figure aziendali (responsabili dei servizi import/export; uffici acquisti/vendite e amministrativi; responsabili commerciali, operativi/logistica) che si occupano delle questioni doganali legate agli scambi internazionali.

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

delcoronascardigli.com



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

CAROLI



Hotels

GRIMALDI LINES

La PRIMA COMPAGNIA

Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO

130 Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

http://cargo.grimaldi-lines.com

COME EVOLVONO LE BARCHE DA REGATA PIÙ VELOCI

La rivoluzione delle prue tonde



Nella foto: Un classe 40 IBSA.

La novità delle prue piene e tondeggianti nelle barche a vela non è poi una grande novità,

poiché ci sono esempi anche nei secoli passati. Ma è indubbio - scrive in un interessante articolo

il "Giornale della Vela" - che sono parecchi oggi i progettisti che stanno sviluppando questa soluzione. Una soluzione molto valida - spiega il giornale - uno si cercano velocità che vanno oltre la formula della lunghezza dell'opera viva: insomma, quando la barca con vento teso entra in planata. Specie con i venti portanti, ma anche con il traverso, le barche veloci tendono a planare allevando la poppa: e le prue sottili s'infilano in acqua provocando pericolose ingavonate, mentre la prua larga e portante aiuta la planata tenendosi fuori dall'acqua.

Poiché anche nelle barche da crociera si tende sempre a cercare più spazi interni - qualcuno parla di roulotte del mare - la prua tonda favorisce grandi cabine prodriere. Da capire fino a che punto i progettisti vorranno spingersi.

AL SALONE DI VICENZA QUESTO FINE SETTIMANA

Pescare Show 2022



VICENZA - Le eccellenze e le novità della pesca sportiva e della nautica da diporto si danno appuntamento a Pesca Show 2022, il Salone di Italian Exhibition Group (IEG) in programma in fiera a Vicenza da venerdì 18 a domenica 20 prossimi.

Giunto alla 7ª edizione, il Boating Show mette in mostra nel quartiere fieristico vicentino le novità di prodotto dei grandi marchi della nautica italiana e internazionale, tra innovazione ed eccellenza tecnologica. Gli appassionati potranno ammirare le dotazioni elettroniche più avanzate, i motori di ultima generazione, oltre a mezzi equipaggiati per la pesca in mare e in acqua dolce. L'appuntamento è con il top di gamma dei motori, dell'elettronica, della componentistica e degli accessori per la pesca sportiva. Alpine con il brand Big Mama Kayak, Bolsena Yatching, KD, Nautica Loro, Honda Motor Europe con i concessionari Sailpassion, Nautica Vio e Centro Nautico Lignano, e Navico Italia sono solo alcuni degli espositori presenti a Pesca Show.

Tra le novità annunciate dagli espositori, quelle di Suzuki, che torna in fiera con il brand Nuova Tuccoli e con una serie di nuove proposte, tra cui due modelli di fuoribordo caratterizzati dalla ti-

moneria integrata nel motore e dal piede tecnologico, che offrono una governabilità più morbida e precisa, oltre che una nuova funzionalità dedicata ai fuoribordo di nuova generazione dotati del Suzuki Precision Control. Questa tecnologia, ottenuta con la collaborazione della giapponese Furuno, consente di navigare costantemente alla velocità scelta, a prescindere dal cambiamento delle condizioni del mare, di inserire il pilota automatico e di mantenere la banca ferma in un punto. Tra gli espositori anche Milesi Group con il brand Jeanneau, che porta a Vicenza un nuovo modello di imbarcazione rimorchiabile e facilmente trasportabile, e Marine con nuove produzioni, tra cui una barca in alluminio che contiene più spazio di archiviazione, un modello in lega di alluminio resistente al sale marino e un piccolo, economico ed ecologico, estremamente resistente e di facile trasporto.

A Pesca Show è presente anche ProBoats, società che opera a livello nazionale e internazionale, che presenterà soluzioni all'avanguardia e sostenibili per l'alimentazione nautica, tra cui batterie al litio e motori elettrici da prua MotorGuide con GPS integrato e gambali fino a 270 cm, ideati per l'installazione sulle prue di grandi barche. In fiera anche Paine, che porterà i tre principali



brand della strumentazione elettronica di bordo: Garmin, Lowrance e Raymarine. In qualità di distributore italiano, inoltre, l'azienda presenterà in esclusiva per l'Italia i nuovi prodotti Shakespeare, azienda americana che da oltre 100 anni progetta e produce antenne marine.

Oltre agli amanti della nautica da diporto, Pesca Show si prepara ad accogliere anche gli appassionati di pesca con la produzione nazionale e internazionale di attrezzature, componentistica, accessori e abbigliamento. Tra gli espositori, Tubertini che arriva in fiera con una serie di novità targate Seika, concentrate sullo stile di pesca italiano ed europeo, tra canne specializzate per la pesca al bass e al luccio, quelle ideate per la pesca a spinning, quelle in fibra di titanio e shad ideali per tantissimi inneschi e tecniche di pesca. In fiera anche Vivarelli, brand cult di mulinelli per la pesca a mosca per la prima volta presente in una fiera consumer grazie alla collaborazione con H2O e The Butcher Just FlyFishing, e Sunrise Italia con le nuove canne da spinning, una per la pesca al tonno e una canna leggerissima caratterizzata da un'impugnatura interamente in carbonio. Tra gli espositori, Korea Fishing, Borderline, con i nuovi modelli per la pesca del tonno in stand up e per la traina col vivo, e Normic, lo storico negozio di articoli per la pesca a mosca Pozzolini Fly Fishing, ma anche le canne Trilo, inizialmente studiate per i predatori tropicali d'acqua dolce del Sud Est asiatico e ora adattate per la pesca a spinning o per la pesca da casting, e Random Fishing Custom Rods, che propone canne da drifting e traina fatte a mano, in carbonio ripartito e completamente personalizzabili.

IL CONSORZIO NAVIGO CON YARE E GIOYA

Marine toscane ad Amsterdam



VIAREGGIO - NAVIGO partecipa al Mets Trade di Amsterdam aperto ieri martedì 15 fino a domani 17 novembre. Nel corso della fiera internazionale del settore, il centro servizi per l'innovazione e lo sviluppo della nautica, tra i principali in Europa con sede a Viareggio, presenta i propri progetti di ricerca su charter green, professioni strategiche, mezzi e automazione, miglioramento degli scafi e della fluidodinamica, sistemi di tracciabilità, strumenti di miglioramento

rotte, nuovi materiali e i servizi (dall'internazionalizzazione alla digitalizzazione) per le imprese del settore. Dagli alleggerimenti delle costruzioni a materiali di seconda vita e nuove fibre come la canapa in alternativa alla fibra di vetro nella resina, all'idrogeno per la propulsione, all'implementazione del sistema integrato barca-porto, sono molti i margini di sviluppo sostenibile che le aziende della nautica potranno cogliere.

Per NAVIGO, la presenza al

principale appuntamento del comparto - sottolinea il claim - è l'occasione per potenziare ulteriormente le attività del distretto nautico toscano in un momento di grande cambiamento e per rafforzare l'azione di internazionalizzazione avviata con la nomina di rappresentanti in aree strategiche quali i Balcani e il Middle East e grazie alle collaborazioni con altri distretti e cluster del Mediterraneo e del Nord Europa.

All'interno del proprio stand, NAVIGO promuove, assieme ai suoi servizi, anche YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience) evento internazionale B2B che si terrà dal 15 al 17 marzo 2023 nella sua 13ª edizione e proporrà la rodata formula dell'incontro tra comandanti di megayacht e aziende aftersales & refit del settore Superyacht.

Altri ospiti rappresentati all'interno dello stand sono: Rete Penta - soggetto gestore del Distretto Tecnologico della Nautica e Portualità della Toscana, uno dei principali hub mondiali del settore superyacht, il Consorzio Marine della Toscana partecipato da 11 porti della regione, ISYL (Italian Superyacht Life) e la World Yachting School GIOYA dedicate alla formazione e alle professioni legate alla nautica rispettivamente per giovani e professionisti e manager.

LABORATORI DIDATTICI SPECIALIZZATI AL MUSEO DI PISA

Le domeniche con le navi antiche



PISA - Dalle origini della tessitura alla scoperta delle informazioni che si nascondono dietro uno scheletro umano, fino alla ricostruzione di un antico tragheto. Ripartono gli appuntamenti dedicati alle famiglie, al museo delle Navi Antiche di Pisa, che per le prossime domeniche di novembre organizza una serie di attività per bambini dai 7 anni ai 12 anni e per i loro genitori, a cura di Cooperativa Archeologia.

Si tratta, nello specifico, di laboratori e visite guidate nelle date del 13, 20 e 27 novembre, a partire dalle 15.30. Mentre i più piccoli visiteranno il museo, con le sue imbarcazioni antiche perfettamente

conservate e parteciperanno ad un bellissimo laboratorio didattico, i genitori potranno a loro volta partecipare ad una visita guidata programmata. Ogni settimana verrà proposto un laboratorio diverso. Il primo (13 novembre) si è chiamato "Trame antiche" ed ha offerto la possibilità di scoprire come nacque la tessitura, una delle grandi invenzioni del Neolitico, realizzando un tessuto con il telaio orizzontale come quello usato dai nostri antenati. Domenica 20 novembre il tema sarà invece quello del "Ricostruiamo il tragheto", dove i ragazzi avranno la possibilità di ricostruire un tragheto portatile

sul modello di quello esposto nel Museo. Infine, domenica 27 novembre, il laboratorio "Le ossa raccontano" dedicato alla conoscenza dello scheletro umano e delle informazioni che può fornire, partendo dall'analisi di quello del marinaio del Museo.

Per partecipare agli appuntamenti è obbligatoria la prenotazione allo 050 47029 o a prenotazioni@navidipisa.it, nel fine settimana al numero 050 8057880. Biglietto di ingresso per famiglie € 20 (massimo 2 adulti e 3 figli dai 6 ai 18 anni). Costo della visita + laboratorio per bambini € 6. Costo visita guidata programmata per gli adulti € 6.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA
international forwarders



William Shepherd
port agents since 1875

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

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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Giorgi (OLT) stiamo

È stato recentemente nominato presidente del General Purposes Committee (GPC) di SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators). Giorgi, membro GPC dal 2015, rimarrà in carica per un periodo di tre anni. Nel frattempo è impegnatissimo nello sviluppo delle potenzialità della piattaforma di rigassificazione fuori da Livorno. Gli abbiamo fatto un paio di domande durante l'incontro del Propeller sulla "Fit for 55". Cerchiamo di tirarci fuori quanto segue.

Ingegnere, tutti ora corrono ai rigassificatori galleggianti e voi stessi state aumentando la potenzialità. Qualcuno sostiene che potreste raddoppiare affiancando una seconda nave all'attuale, usufruendo di impianti e del gasdotto con terra già esistente...

"È una soluzione difficile da attuare, in sostanza non realistica. Siamo in alto mare e due navi affiancate con il movimento ondoso quando c'è burrasca rischierebbero di collidere, o comunque creerebbero un pericolo. Sappiamo che ci sono stati studi altrove, ma sempre in acque protette". Noi comunque stiamo potenziando al massimo".

Lei ha detto che il picco di costo del gas sembra destinato nel prossimo futuro a scendere. Si potrà tornare a livelli normali?

"È l'auspicio di tutti e ci sono studi in proposito che lo sostengono. Però con i costi attuali, come ho detto al microfono poco fa, siamo costretti a cercare fonti più vicine per diminuire il costo del trasporto, e anche con il prodotto meno caro. Avvieremo a breve un sistema di bettoline con la Spagna, dove il gas costa meno. Il nostro impegno è di arrivare a breve a sviluppare al massimo l'extra-capacità, fino a un potenziale di 5 miliardi di metri cubi, con un incremento corrispondente di arrivi, da 41 fino a un massimo di 120. Stiamo facendo tutto il possibile per sopperire all'emergenza".

Si è parlato di personale, della formazione, della vita a bordo del terminale. Avete difficoltà a trovare gli addetti?

"Il nostro impegno è sviluppare di continuo la formazione e la specializzazione, attraverso anche la collaborazione con i formatori. Per quanto riguarda la vita a bordo, facciamo il possibile perché la gente sia soddisfatta del trattamento, dei turni, del servizio di navetta con

l'impresa Neri, del supporto anche economico. Cerchiamo di creare condizioni di lavoro al meglio."

Evangelisti (Gas&Heat)

batoi criogenici, specialista sia per quelli navali che per quelli terrestri dove è stata la punta di diamante dell'hub sardo di Oristano, recentemente entrato in servizio per dare il gas a tutta l'isola. L'ingegner Sara ha tenuto un profilo fin troppo basso per l'azienda, ma ha anche dato un annuncio che ci sembra importante. Gliel'abbiamo chiesto con qualche dettaglio in più.

Ingegnere, lei ha accennato allo sviluppo di un vostro centro di ricerca sui materiali per i serbatoi specializzati...

"Il nostro impegno d'azienda è di guardare sempre avanti, perché il progresso tecnologico non si arresta. Come ho detto poco fa al microfono, dobbiamo prepararci a una crescita della richiesta di serbatoi con materiali sempre più performanti, non soltanto per il gas ma anche per l'idrogeno, che dovrebbe essere la prossima nuova frontiera."

Sia l'ingegner Giorgi della OLT Toscana Offshore, sia altri esponenti dell'armamento specializzato e della rete del GNL parlano spesso di voi come punto di riferimento.

"La storia della nostra azienda, che ho brevemente riassunto con alcune slides, è quella di un centro di lavoro ma anche di studio, sempre in collaborazione con altri gruppi, come abbiamo fatto, creando una società di scopo, per l'impianto in Sardegna. Abbiamo in corso una collaborazione con un gruppo canadese per realizzare in sistema che consenta il rifornimento di GNL da truck a nave e siamo a buon punto. Lavorare in sinergia è a nostro avviso il modo per raggiungere dei risultati concreti".

Seno (CGCCP): programmi

Ricordando le proposte in atto, ecco le principali: da esaudire passaggio graduale all'uso di combustibili alternativi sostenibili nel TM; raggiungere il 75% delle riduzioni di emissioni entro il 2050; introdurre un trattamento fiscale preferenziale per i carburanti rinnovabili a basse emissioni; fornire requisiti per alimentazione elettrica della navi

da terra. L'ammiraglio ha anche elencato i finanziamenti contenuti nella pianificazione. 700 milioni per elettrificare le banchine, 800 milioni a supporto della navi per i combustibili alternativi, 34 porti interessati alla installazione del cold ironing di cui sopra.

Sul piano delle normative esistenti, ad oggi mancano ancora quelle del bunkeraggio con il GNL delle navi nei porti, con l'unica eccezione di La Spezia che ha emesso un'ordinanza per quanto riguarda le navi da crociera alimentate a GNL.

Tognotti presidente

Pucciani. Gli organi associativi di Spedimar per il triennio 2022-2025 risultano composti come segue:

Consiglio Direttivo: Giovanni Tognotti - presidente (Tognotti & C. srl) Antonio Genovesi - vice presidente (Olympia Alltrans srl) Massimo Pucciani - vice presidente (Fanfani srl) Gloria Dari - past president (Euromar srl).

Consiglieri: Paola Bartoli (F.lli Bartoli srl), Luca Colò (F.lli Colò srl), Susanna Ghelarducci (Ghelarducci Gino sas), Massimo Lolli (CDC spa), Loris Mainardi (JF Hillebrand Italia spa), Emiliano Pistoia (Savino del Bene spa).

Collegio dei sindaci Revisori dei Conti: Andrea Bolognesi (Labrospeid spa), Francesca Chiappe (Ezio Chiappe srl), Nicola Di Batte (Giorgio Gori srl).

Collegio dei Provvisori: Nicola Carrai (Finservice srl), Fulvio D'Angelo (U. Del Corona & Scardigli srl), Giacomo Panessa (G. Panessa & C. srl).

MSC World Europa

avanzata a livello globale che apre la strada all'adozione di carburanti alternativi a zero emissioni, non appena disponibili su larga scala. Alimentata a gas naturale liquefatto (GNL), il combustibile fossile più pulito al momento disponibile sul mercato, MSC World Europa è la prima nave al mondo a incorporare l'innovativa tecnologia delle celle a combustibile, in grado di ridurre in maniera significativa - unitamente alla presenza di numerose altre soluzioni ecologiche all'avanguardia - l'impatto ambientale complessivo della nave, eliminando quasi del tutto le emissioni di inquinanti atmosferici, tra cui gli ossidi di zolfo e le polveri sottili, e riducendo notevolmente gli ossidi di azoto e le emissioni di CO2 fino al 25%.

La cerimonia di battesimo della nuova ammiraglia del terzo brand

crocieristico al mondo - sottolinea la nota di MSC Crociere - impegna il nuovissimo «Grand Cruise Terminal» di Doha, in Qatar, alla presenza del comandante, il capitano Marco Massa, delle autorità locali e di numerosi illustri ospiti internazionali. Accolti dal comico, produttore e imprenditore Hamad Al Amari, i partecipanti all'evento assisteranno alle performance di artisti locali, a proiezioni di video-mapping direttamente sullo scafo della nave, a spettacoli di droni e a fuochi d'artificio sullo splendido skyline di Doha, partecipando infine a una cena di gala negli eleganti ristoranti della nave e a un concerto di Matteo Bocelli che presenterà il suo nuovo singolo per la prima volta a Doha.

MSC World Europa è la prima nave della rivoluzionaria «World Class» e stabilisce nuovi standard per l'industria delle crociere. Con 22 ponti, 215.863 tonnellate di stazza lorda, 47 metri di larghezza, 40.000 mq di spazio pubblico e 2.626 cabine, la nave è una metropoli ultramoderna in mare che rappresenta il futuro del settore crocieristico, offrendo un mondo di esperienze diverse e spingendo i confini di ciò che è possibile fare in mare. La nave dispone di 33 ristoranti, bar e lounge, ognuno con uno stile e un'atmosfera distinti, tra cui 6 ristoranti tematici e 7 nuovissimi concept di bar e caffetterie, opzioni di intrattenimento di altissimo livello attraverso nuovi locali ad alta tecnologia, 6 piscine in parti diverse della nave, l'MSC Yacht Club più lussuoso di MSC Crociere, l'area bambini più grande e più ricca di MSC Crociere e altro ancora.

MSC World Europa trascorrerà la sua stagione inaugurale in Medio Oriente offrendo crociere di 7 notti a Dubai, Abu Dhabi, Sir Bani Yas Island, Emirati Arabi, Dammam, Arabia Saudita e Doha, Qatar. La stagione inizierà il 20 dicembre con una crociera speciale di 4 notti da Doha, Qatar, a Dubai, Emirati Arabi Uniti. In partenza da Dubai il 25 marzo 2023, MSC World Europa si dirigerà verso il Mar Mediterraneo per l'estate 2023, offrendo crociere di 7 notti con scalo nei porti italiani di Genova, Napoli e Messina, oltre che a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia.

"Usque tandem"

crociere. Vale dunque la pena di tornare alla neverending story del comparto crociere del porto labronico, meglio conosciuto come Porto 2000.

Abbiamo dato, sabato scorso, la notizia del raggiunto accordo di compromesso tra AdSP e Porto 2000, che ha disinnescato il ri-



Nuove costruzioni, Demolizioni, Manutenzioni e Refit



corso di quest'ultima al Consiglio di Stato, già in calendario per la prossima settimana. Due giorni fa in commissione consultiva e ieri in comitato portuale l'accordo - di cui abbiamo già riferito i sommi capi - è stato discusso e ieri ratificato. Così almeno si ritiene, essendo noi in stampa durante la riunione. Sperando che adesso non si verifichi un'altra assurda e disastrosa ultra-neverending story sul tipo dell'attivazione del microtunnel sotto la strettoia del Marzocco. Il tempo è una variabile indipendente - si dice in fisica - ma i ritardi di questo genere, che generano solo mugugni e non una rivolta armata, denoterebbero una società di pecorini in porto.

Usque tandem Catilina abutere patientia nostra?

Confetra dal presidente

durante la pandemia per senso di responsabilità hanno accettato di rinnovare il CCNL, siano messe sotto pressione con nuove richieste economiche soprattutto a ridosso delle festività natalizie. Occorrono invece interventi straordinari ma immediatamente fruibili come ad esempio la detassazione delle tredicesime. Riteniamo - ha concluso Pitto - che il nuovo governo abbia iniziato col passo giusto e formuliamo al presidente Meloni i migliori auguri di buon lavoro."

Gnl e navi, l'urgenza

intervento all'assemblea pubblica di Federchimica-Assogasliquidi del giorno scorsi. Una buona dichiarazione, anche se alla luce dei fatti appare più che altro ovvia. Di buono c'è che Rixi è davvero un esperto dei temi portuali: e ci si aspetta dunque da lui, come dal suo ministero, interventi concreti non solo pillole di ovvia saggezza. La difesa dell'utilizzo del gas liquido Gnl nei porti va fatta adesso con le azioni, e con la stessa durezza con la quale è stato imposto il rigassificatore navale nel porto di Piombino. Risulta ad esempio che progetti di hub portuali per lo stoccaggio e la fornitura di Gnl alle navi siano in Italia ancora più rari delle mosche bianche, contro la gestione già

in atto di impianti simili in molti altri scali anche nel Mediterraneo. L'entrata in servizio proprio in questi giorni della grande nave da crociera MSC Europa a Doha - alimentata a Gnl come scriviamo in queste stesse pagine - sottolinea come sia urgente provvedere alle stazioni portuali di rifornimento. Sarà uno dei parametri - anzi, lo è già - per privilegiare i porti. Ma a che punto siamo?

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione

57123 Livorno - Via Fiume, 23

Tel. 0586 / 89 33 58

Fax 0586 / 89 23 24

Codice fiscale 00118570498

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

www.lagazettamarittima.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



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

ALL'INTERNO

Primo accordo sul waterfront Palermo.	a pag. 2
La DRASS Livorno offre lavoro.	a pag. 2
Ancona e "Viking Neptune".	a pag. 3
Riconfermato Davide Tucci.	a pag. 3
Primo treno cargo Friuli-Lituania.	a pag. 3
Salvetti presidente Autorità idrica.	a pag. 3
Sempre più aerei cargo.	a pag. 3
SACE e Intesa Sanpaolo al Salerno Container Terminal.	a pag. 5
Accordo tra Scalapay e Grimaldi.	a pag. 5
BILog: La Spezia e la sua ZLS.	a pag. 5
ITA Roma-Tokyo, completo.	a pag. 5
Taranto celebra le crociere.	a pag. 6
Al Propeller Trieste confermato Zerbin.	a pag. 6
Bufalari segretario Assonautica.	a pag. 6
Fiumicino, ok alla gara.	a pag. 6
"Master in Diritto Doganale".	a pag. 6
La rivoluzione delle prue tonde.	a pag. 7
Marine toscane ad Amsterdam.	a pag. 7
Pescare Show 2022.	a pag. 7
Le domeniche con le navi antiche.	a pag. 7
Droni cargo da oltre 2 tonnellate.	a pag. 9
d'Amico approva i risultati.	a pag. 9



The HOUSE of YACHTING.

BENETTIYACHTS.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@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

LA NUOVA FRONTIERA PER IL TRASPORTO AEREO A BREVE E MEDIA DISTANZA

Droni cargo da oltre 2 tonnellate



ROMA – Il trasporto delle merci pesanti appropria anche la nuova generazione dei droni. È stato firmato un nuovo accordo tra Arabian Development and Marketing Corporation (ADMC) e Sabrewing Aircraft Company, per l'acquisto di 53 veicoli aerei senza equipaggio (UAV) per carichi pesanti. Si tratta di un "drone da record mondiale", progettato dalla californiana Sabrewing Aircraft Company in collaborazione con l'italiana Leonardo Aerospace e altre aziende leader di settore.

"Abbiamo avuto una risposta fenomenale al nostro primo annuncio di volo - ha dichiarato Ed De Reyes, ceo di Sabrewing - Stiamo soddisfacendo le richieste dei nostri clienti di trasportare grandi volumi sollevando carichi pesanti".

A settembre, Sabrewing ha annunciato di aver volato per la prima volta con un carico utile record di 374 kg, il massimo per qualsiasi UAV commerciale. Secondo De Reyes, il Rhaegal-A ha continuato a volare e sollevare carichi pesanti nell'ambito del suo programma di

sviluppo finale.

ADMC ha attualmente 128 ordini per l'aereo Rhaegal-B "Bravo" di Sabrewing, che è in grado di sollevare 2.450 kg in verticale e fino a 4.535 kg convenzionalmente. Entrambi i modelli "Alpha" e "Bravo" sono in grado di decollare verticalmente, gli unici a poterlo fare.

"Poiché abbiamo già gli stampi, l'hardware, il software e l'avionica del nostro primo aeromobile, abbiamo completato la maggior parte del lavoro di sviluppo sull'aeromobile modello Alpha. Stavamo cercando un cliente di lancio per avviare la produzione. ADMC ha trovato clienti interessati all'acquisto e al leasing dell'UAV cargo. Abbiamo avuto una risposta straordinaria al nostro primo volo e l'interesse è salito alle stelle dal primo giorno dell'annuncio - prosegue De Reyes ha aggiunto -. Nel nostro primissimo volo, abbiamo trasportato un carico utile che ha superato la capacità di carico utile pianificata più alta del concorrente migliore di quasi 500 libbre e con un volume quattro volte superiore a quello

dei concorrenti migliori. Poiché il nostro primo carico utile era solo circa un terzo di quello che possiamo trasportare, sapevamo che avrebbe attratto molti clienti che vogliono trasportare un carico di almeno una tonnellata in una grande stiva".

"Siamo il primo cliente di lancio per l'aeromobile Bravo ed abbiamo ordinato 128 aeromobili Rhaegal-B "Bravo" di Sabrewing per un valore di oltre 768 milioni di euro. Ora abbiamo un mix di aeromobili altamente versatili da noleggiare ai nostri clienti africani e medio-orientali - aggiunge Ayman Zeibak, direttore generale di ADMC -. La Sabrewing Alpha è proprio la dimensione giusta per alcune delle compagnie aeree più piccole che non hanno contratti con FedEx, DHL o un altro importante vettore, ma hanno la necessità di trasportare regolarmente 1.000 chili di merci in località remote".

Questo ordine di lancio rappresenta un fatturato aggiuntivo di 260 milioni di euro per Sabrewing, nonché il lancio di una nuova linea

di prodotti. De Reyes ha anche affermato che prevede di iniziare la consegna dei primi modelli Alpha per le prove di certificazione del tipo entro l'inizio del 3° trimestre del 2023.



NEL BILANCIO DEI PRIMI NOVE MESI DELL'ANNO

d'Amico approva i risultati



GENOVA – Il consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS) società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato il resoconto intermedio di gestione per il periodo chiuso al 30 settembre 2022 / terzo trimestre 2022.

Risultati dei primi nove mesi 2022:

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 209,8 milioni (US\$ 131,0 milioni nei 9M'21).
- Ricavi netti totali di US\$ 213,4 milioni (US\$ 131,0 milioni nei 9M'21).

- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 135,3 milioni (64,5% sul TCE) (US\$ 47,9 milioni nei 9M'21).

- Risultato netto di US\$ 62,8 milioni (US\$ (28,9) milioni nei 9M'21).

- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 68,1 milioni (US\$ (22,6) milioni nei 9M'21).

- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 80,5 milioni (US\$ 24,4 milioni nei 9M'21).

- Debito netto di US\$ 453,9 milioni (US\$ 399,8 milioni escluso IFRS 16) al 30 settembre 2022 (US\$ 520,3 milioni e US\$ 439,8 milioni escluso

IFRS 16, al 31 dicembre 2021).

Risultati del terzo trimestre 2022:

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 94,2 milioni (US\$ 42,1 milioni nel Q3'21).

- Ricavi netti totali di US\$ 95,4 milioni (US\$ 42,1 milioni nel Q3'21).

- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 69,1 milioni (US\$ 14,9 milioni nel Q3'21).

- Risultato netto di US\$ 43,6 milioni (US\$ (13,8) milioni nel Q3'21).

- Risultato netto rettificato (escludendo IFRS 16 e poste non ricorrenti) di US\$ 45,7 milioni (US\$ (8,2) milioni nel Q3'21).



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Bottegghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Energia pulita nel mondo

Cioè sul "pacchetto clima" adottato a livello europeo. Un convegno più che interessante, ben introdotto dalla presidente Gloria Giani e ben condotto dalla collega Lucia Nappi; ma che ha messi in luce uno stato dell'arte della transizione che deve ancora fare molti passi.

Riportiamo nei riquadri i tre interventi settoriali più significativi. Per il resto, cercando di non apparire scettici, dobbiamo tuttavia fare nostra la sintesi del vicepresidente di Cosulich ingegner Andrea Cosulich sul "pacchetto" in questione: ciò che l'armamento è pronto a fare la sua parte, ma ad oggi mancano buona parte dei parametri veri per potersi orientare sul concreto. Verrebbe da dire che l'UE sta facendo al momento più del Green Washing che non delle norme concrete e concretamente applicabili. Lo stesso, in termini più sfumati e politici, è quanto detto dal presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri: giusto difendere l'ambiente, giusto volere porti e navi sempre più pulite, bene annunciare anche interventi finanziari europei e dei singoli Stati, bene infine anche il cold ironing. Il porto sta facendo la sua parte, gli uffici lavorano, i programmi ci sono: ma non si può certo fare tutto come se avessimo la bacchetta magica. Normative, regolamenti, "cancelli" temporali, tecnologie sono in gran parte in divenire. Adelante, ma con giudizio.

Ben più concreto il punto dall'angolo delle aziende che nella transizione energetica sono impegnate a fondo. Sia OLT Toscana Offshore, sia Gas&Heat, sia le Capitanerie (ecco i riquadri) hanno fatto passi avanti non solo con i fatti ma con

progetti e interventi proiettati verso un obiettivo chiaro. Certo, le aziende sono più libere da orpelli e regolamenti delle varie articolazioni dello Stato come le AdSP. Anch'esse devono fare i conti con una burocrazia asfissiante e spesso assurda: ma non fino al punto di un'Autorità Portuale che per investire soli 20 mila euro oltre il bilancio approvato deve fare una trafila a Roma che richiede settimana (a volte mesi) di sfibranti procedure cartacee. Come ha detto il contrammiraglio Seno, non ci sono nemmeno le norme per il bunkeraggio del GNL nei porti. Insomma, per ora volano più farfalle che certezze. Che ovviamente arriveranno, che tutti sperano che arrivino. Pregando che però non siano pronte solo per i posteri.

Shipping la sfida anno zero

concluso il dibattito al Propeller con le seguenti considerazioni. La decarbonizzazione dello shipping rappresenta la maggiore sfida presente e futura del settore e avrà un significativo impatto economico e operativo. Che la transizione energetica non sia un'opzione ma costituisca una necessità non è uno slogan ma un dato di fatto acquisito; altrettanto acquisito è - o perlomeno dovrebbe esserlo - il fatto che il trasporto marittimo è un'infrastruttura essenziale e strategica, in particolare per un Paese come l'Italia; Tuttavia, come evidenziato da una parte consistente dell'armamento in tutte le sedi e occasioni di dibattito pubblico, alcune proposte normative avanzate a livello unionale con l'intento condivisibile di favorire la transizione rischiano di mettere in crisi seriamente il trasporto marittimo, con la possibile conseguenza di rallentare lo stesso processo di transizione o addirittura di creare effetti boomerang di "trasferimento modale inverso" ovvero dal mare alla strada;

- In questo contesto, infatti, lato mare, notiamo due problemi regolatori principali: (i) il CII ("Carbon Intensity Indicator") dell'IMO; (ii) il pacchetto Fit for 55 dell'UE. Il CII dell'IMO prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A ad E. Un recente studio del RINA per Assarmatori ha evidenziato come nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, la flotta traghetti italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Il Fit for 55 (o cd. "Pacchetto clima") prevede, invece, l'estensione dell'ETS ("Emission Trading Scheme") al trasporto marittimo - vale a dire un sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE che di fatto equivale ad una tassa - e l'iniziativa FuelEU Maritime. Quest'ultima, meno conosciuta, prevede che le navi che faranno scalo nei porti UE utilizzino combustibili la cui intensità di gas serra dovrà progressivamente diminuire fino al 2050 secondo determinati valori percentuali stabiliti rispetto al 2020, pena l'applicazione di ammende per l'armatore. La proposta prevede, inoltre, che dal 2030 le navi passeggeri e le navi portacontainer utilizzino la fonte di energia elettrica di terra ("Cold-Ironing"), a meno che a bordo non venga utilizzata una tecnologia più "pulita"; Entrambe le proposte rischiano - in assenza di specifiche deroghe - di penalizzare fortemente il nostro comparto nazionale, in particolare i collegamenti insulari e le Autostrade del Mare ("AdM"). Due segmenti strategici per la continuità territoriale e per il trasferimento modale delle merci dalla strada al mare. La sola applicazione dell'ETS potrebbe impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno. Se a questo si aggiungono gli effetti della revisione in parallelo della Energy Taxation Directive, l'impatto totale sulla la flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all'anno;

SINTERMAR

Servizi integrati terra-mare



SINTERMAR S.P.A. - VIA L. DA VINCI, 41 - 57123 LIVORNO LI - TEL. 0586 44671

- In questo contesto, posto che lato mare l'obiettivo di breve-medio termine non può che essere quello di estendere l'esenzione dallo schema dell'ETS e dall'iniziativa Fuel EU Maritime - già di fatto ottenuta per le tratte marittime operate nell'ambito delle Isole minori e per quelle esercite in regime di continuità territoriale - anche a tutti i collegamenti insulari ed alle AdM (così come tutelare il transhipment e la competitività dei nostri hubs dai rischi di delocalizzazione dei traffici verso porti non-UE), nonché far sì che gli i proventi dell'ETS siano destinati al settore marittimo in Italia, per finanziare investimenti a terra e a bordo, prevedere una tempistica applicativa più graduale e realistica e modificare la "metrica" del CII), lato terra, l'unico strumento per scongiurare una riduzione dell'operatività delle nostre navi è la realizzazione degli impianti di "Cold-Ironing"; Ecco che, sul tema dell'elettificazione delle banchine, occorrerebbe la previsione di uno specifico "business model" dell'infrastruttura in questione che tenga conto delle modalità di: (i) realizzazione degli impianti di Cold-Ironing all'interno dei porti (e, quindi, delle banchine) da individuare (tenendo conto di quanto previsto nell'ambito del PNRR) e nel rispetto dei limiti temporali sanciti dalla normativa unionale; (ii) gestione e manutenzione di detti impianti in considerazione delle necessità e degli effettivi fabbisogni dei soggetti coinvolti, sia lato terra che lato mare, per rendere un servizio efficiente; (iii) affidamento della regolare fornitura

dell'energia elettrica; (iv) distribuzione delle responsabilità tra i vari attori coinvolti; Sul punto, la soluzione per l'elettificazione delle banchine non può che essere l'apertura al mercato, con una netta separazione tra chi dovrà realizzare l'infrastruttura, chi dovrà alimentarla e chi dovrà mantenerla offrendo i servizi alla nave. L'obiettivo non può quindi che essere quello di assicurare un servizio sicuro ed efficiente oltre che fornito a condizioni economicamente più competitive. Un altro tema caldo, poi, è quello dell'individuazione degli eventuali profili di responsabilità, nel caso in cui l'infrastruttura del Cold-Ironing non dovesse essere disponibile o, per diversi motivi, non dovesse funzionare. Se la nave sarà equipaggiata per attingere energia da terra ma non potrà farlo, di certo non potrà essere l'armatore a pagarne lo scotto economico per la mancata osservanza delle disposizioni nazionali ed europee sul tema delle emissioni navali nei porti. Last but not least v'è il tema dei Fuel alternativi e della loro effettiva reperibilità. Qui, è importante comprendere quali saranno i carburanti realmente identificabili come "alternativi" così come capire quale sarà la loro disponibilità sul mercato. Nel frattempo occorre prevedere che i concessionari del servizio fuel attraverso un'adeguata infrastrutturazione e scongiurare così eventuali inefficienze del servizio che andrebbero altrimenti a detrimento della competitività dei nostri porti.

e decorazioni. Il generale italiano Antonio Li Gobbi, paracadutista pluridecorato che ha guidato missioni italo-francesi di pace in mezzo mondo, ha restituito con raccomandata la medaglia francese de la Defence Nationale, ritenendo di non gradirla dopo che Jan Luc Melenson, leader della maggioranza parlamentare francese, ha definito l'Italia "un paese di barbari". Alcuni titolari italiani di Legion d'Honneur le starebbero impacchettando. O peggio.

Il governatore del Veneto, (Lega) non vuole le trivelle che il governo ha autorizzato per far fronte all'emergenza gas. Ha detto che provocano terremoti. Anche il sindaco di Piombino, leghista, non vuole il rigassificatore già autorizzato dal governo perché inquinerebbe. Insomma, continua a sventolare su questo povero povero Paese la bandiera dei NIMBY.

Tecnici ucraini con l'Università di Zurigo hanno calcolato che la guerra in corso da otto mesi con la Russia avrebbe prodotto l'inquinamento atmosferico pari a circa 80 milioni di tonnellate di CO2, comprese le emissioni calcolate per la ricostruzione. A mò di consolazione hanno comunque ricordato che i Paesi Bassi da soli e senza guerre producono all'anno circa 100 milioni di tonnellate di CO2. Armi e guerre nel mondo incidono per l'1,5% nell'inquinamento da CO2...

Agenzia Marittima 
LE NAVI

GENOVA (Sede Centrale)
Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409
e-mail: lenavi_itgoa@mscnavi.it



DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA - TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO	APL PHOENIX	ONNEDE	LA SPEZIA	24 novembre 2022
MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA	NORTHERN JUSTICE	MA246A	LA SPEZIA	1 dicembre 2022
- TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	CMA CGM ESTELLE	ONNEHE	LA SPEZIA	8 dicembre 2022
MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	MSC MARTINA	YP246R	LA SPEZIA	20 novembre 2022
	MSC MARTINA	YP247R	LA SPEZIA	27 novembre 2022
EAST MED + MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	MSC AMERICA	AC247A	GENOVA	26 novembre 2022
	MSC ELEONORA	AC249A	GENOVA	6 dicembre 2022
USA NORD ATLANTICO	MSC TIANJIN	ME246W	LEGHORN	23 novembre 2022
	MSC AGADIR	ME249W	LEGHORN	14 dicembre 2022
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA)	MSC GISELLE	MM246A	GENOVA	20 novembre 2022
SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC ALBANY	MM247A	GENOVA	30 novembre 2022
	MSC GISELLE	MM246A	LEGHORN	22 novembre 2022
	MSC ALBANY	MM247A	LEGHORN	1 dicembre 2022
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	MSC BRUNELLA	MC247A	LA SPEZIA	25 novembre 2022
	MSC NAOMI	MC249A	LA SPEZIA	8 dicembre 2022
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	KANTATA	YA247A	LA SPEZIA	24 novembre 2022
	MSC AZURIT F	YA248A	LA SPEZIA	1 dicembre 2022
	MSC MARTA	MW246A	GENOVA	21 novembre 2022
	MSC SAMANTHA	MW247A	GENOVA	30 novembre 2022
	MSC MARTA	MW246A	LEGHORN	20 novembre 2022
	MSC SAMANTHA	MW247A	LEGHORN	28 novembre 2022
	MSC MALENA	CI246A	LEGHORN	21 novembre 2022
	MSC ROSSELLA	CI247A	LEGHORN	28 novembre 2022
	MSC MALENA	CI246A	GENOVA	22 novembre 2022
	MSC ROSSELLA	CI247A	GENOVA	29 novembre 2022
	MSC FLORENTINA	NL245R	LA SPEZIA	25 novembre 2022
	MSC VANCOUVER	NL246R	LA SPEZIA	2 dicembre 2022
	MSC LAUSANNE	NL247R	LA SPEZIA	9 dicembre 2022
	MSC MARIA PIA	YM247A	LA SPEZIA	26 novembre 2022
	MSC FLORIANA	YM248A	LA SPEZIA	3 dicembre 2022
MAROCCO + ME + FE + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA				