Spedizione in abbonamento postale comma 20/b art. 2 legge 662/96. 45% pubblicità inserita. Autorizzazione filiale di Livorno. Codice di omologazione: DCOUO0065.

PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'amministrazione del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it

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

€ 1,05

ESCE IL MERCOLEDI E IL SABATO

Imprimè à taxe reduite - Taxe Percue - Tassa riscossa Livorno - Italia

LA GAZZETTA MARITTIMA

Anno LVII n. 3 BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA **Livorno 17 GENNAIO 2024**

L'ANALISI DEL MARITIME CONSULTANT ANGELO ROMA

Shipping in piena crisi

Gli attacchi alle navi sul Mar Rosso e il blocco del Canale di Suez stanno cambiando gli scenari - Rilancio degli hub Tangeri Med ed Algeciras

Angelo Roma

LIVORNO – "In pochi conoscevano gli "houthi" – scrive Angelo Roma, nella sua veste di maritime consultant da sempre addentro, in particolare, anche ai traffici marittimi di Zim – ma da quando Hamas, il 7 ottobre dell'anno scorso, ha attaccato Israele e gli yemeniti conseguentemente si sono allineati con i palestinesi, abbiamo dovuto prenderne consapevolezza: variante sciita radicale dell'Islam, presente solo nello Yemen, ma

(segue in ultima pagina)

Canali out e ritorno all'Ottocento

GENOVA – *Le analisi le lasciamo agli esperti: ma il mercato qualcosa ce lo dice già. Per esempio: il costo di un Teu tra Pachino e Genova è aumentato fino a 3 mila euro e quello di un 40' arriva a 5 mila. I tempi del giro dell'Africa richiedono almeno una settimana in più, con tutte le ricadute a pioggia. E anche le compagnie che si azzardano ancora a usare il Canale di Suez, - contando sulla scorta armata a largo raggio delle varie Marine Militari - pagano forti costi*

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA LIVORNO-CARRARA PIERO NERI

Un anno difficile, ma l'impresa locale non s'arrende

Della crisi mondiale alle specificità dei porti labronici, con le azioni concrete sulla conversione energetica e l'incremento della logistica sul ferro - L'operazione ex-TWR e le prospettive di nuovi insediamenti

LIVORNO – *Un anno come minimo "complicato" quello che è appena partito. Non c'è bisogno di specificarlo. Ma per il comparto portuale e industriale che fa capo alla costa toscana, da Livorno a Marina di Carrara, non mancano iniziative concrete e prospettive di cresciuta, l'abbiamo chiesto al presidente di Confindustria locale cavaliere del lavoro dottor Piero Neri. Ecco l'intervista.*

Piero Neri

Presidente, il 2024 è iniziato con molte incertezze sul piano dell'economia mondiale, anche per le guerre in corso e le tante elezioni nei principali paesi: quali prospettive per il settore produttivo della nostra costa?

"Stando ai maggiori indicatori l'economia toscana nel 2023 aveva già avvertito l'impatto delle tensioni geopolitiche, tra le quali quelle connesse ai conflitti ancora in corso: l'export dal +7,9% del primo trimestre (rispetto al primo trimestre 2022) è sceso al +1,2% del secondo. Aziende e porti della costa Toscana vi sono stati coinvolti, seppure a macchia di leopardo vista la pluralità di produzioni, aziende e traffici portuali. Quanto ce lo diranno le statistiche degli Enti ed i bilanci delle Aziende.

Il 2024 sarebbe stato comunque influenzato dalla deglobalizzazione selettiva su base geopolitica tesa a ridurre la vulnerabilità di un sistema di forniture oramai ritenuto

(A.F.)

(segue a pagina 3)

Aspettando lo scavalco

LIVORNO – Uno dei temi di attualità, citato anche dal dottor Neri nell'intervista qui a fianco, riguarda il completamento del raccordo ferroviario tra le banchine labroniche e l'interposto Vespucci, con il nodo vero nello "scavalco": lavori inalatiti lo scorso aprile, come citato nell'intervista, con

(segue a pagina 3)

Leonardo: c'è guerra c'è business

ROMA – *Sarà anche cinismo: ma l'attuale proliferare dei conflitti in metà del mondo sta spingendo in alto il business delle armi, con un aumento della produzione (e della quotazione in Borsa) anche per la multinazionale italo-francese Leonardo. Più produzione, più utili, più posti di lavoro. E non è detto che le armi di per sé siano "cattive". Dicevano i saggi della Roma imperiale: "Si vis pacem para bellus". Se vuoi la pace, preparati a combattere, cioè armati in modo da dissuadere chi vorrebbe assalirti.*

Belle parole e anche bel concetto. Sul piano reale, tutto il mondo si sta riarmando e Leonardo non rimane indietro. L'ultimo successo è l'acquisizione di una commessa per la Navy USA dal valore di 3 miliardi di dollari attraverso la controllata Drs. In questo caso non si tratta di armi ma di apparati di propulsione elettrica per una nuova e letale classe di sottomarini in grado di lanciare missili balistici anche con testate nucleari. L'esperienza di Leonardo nella propulsione elettrica subacquea è eccezionale: basta ricordare i siluri della fabbrica di Livorno ex Whitehead, assorbita da Leonardo dopo svariati passaggi anche come Wass Sistemi Subacquei. A Livorno, nel più completo (e comprensibile) riserbo, si lavora oltre che sugli apparati dei siluri anche su droni sottomarini ed elettronica bellica avanzata. L'eccellenza dell'eccellenza. **(A.F.)**

GUASTICCE – Per l'interporto/retroporto di Livorno, il "Vespucci", si avvicina il momento delle verifiche. A primavera scade il mandato dell'attuale Consiglio Direttivo e si prospetta un cambio della guardia, se non altro parziale: perché rispetto al consiglio attuale, sono cambiati anche gli assetti societari e quindi c'è la possibilità - e probabilmente la certezza - che qualcosa cambierà. Ma la cosa più importante è che l'attuale

(segue in ultima pagina)

Porto 2000: adesso arriva l'aut-aut

LIVORNO – *Una delle più clamorose, ed amarissime neverending story della portuali riguarda la gara vinta già di dieci anni fa per la gestione della società Porto 2000 dello scalo labronico, ovvero servizi alle crociere e ai traghetti. Mia l'infinito contenzioso*

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

INCONTRO A LIVORNO ALLA RICERCA DI PERSONALE

Sali a bordo di Grimaldi

LIVORNO – Le grandi compagnie di navigazione sono ormai costantemente alla ricerca di personale, possibilmente giovane e motivato, da inserire nei proprio organici. In questa chiave, sabato prossimo 20 alle 9,30 a Livorno, nella sala delle riunioni del palazzo dei portuali in via San Giovanni, il gruppo Grimaldi ha organizzato un incontro dal significativo titolo "Sali a bordo", con l'obiettivo di presentare le possibilità d'impiego nel settore. L'incontro è in collaborazione con Confitarma (per la quale interverrà il direttore generale Luca Sisto) e con "Gente di mare".

La ricerca di personale è destinata a preparare il personale sia per le navi da crociera e i grandi traghetti del gruppo, sia per gli uffici direttamente collegati alla flotta. Il gruppo Grimaldi è in forte espansione e ha in ordine numerose nuove navi con caratteristiche avanzate, per le quali si sta lavorando a predisporre equipaggi sia dei comparti di navigazione, sia dei servizi di bordo (hostess e steward, cuochi e ed esperti dei bar) da sottoporre a formazione in appositi corsi già previsti dal management.

Formazione destinata in particolare alle nuove tipologie di navi.

Nella foto: Una hostess di bordo nell'iconografia generale.

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (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

CONTINUA LA SNERVANTE ATTESA PER LA VIA E LE SUE PRESCRIZIONI

Darsena Europa, chi tira il freno?

Luciano Guerrieri

LIVORNO – *Può anche darsi che sia una malignità pura: ma l'ormai lunghissima e sconcertante attesa per la VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) per il progetto della Darsena Europa di Livorno, peraltro preannunciata un paio di settimane fa dal Ministero, fa pensare che ai ministeri stiano ancora smaltendo la digestione delle feste di fine anno. C'è stato anche qualche giornale ("Libero" di pochi giorni fa) che ha parlato di ferie prolungate ai ministeri, in chiave ovviamente critica. Fatto sta che l'annunciato decreto interministeriale con l'OK alla VIA (e le importanti, attesissime prescrizioni collegate) non è ancora arrivato. E il tempo passa: mesi e mesi (più di un anno) per una pratica che riguarda il destino di uno dei porti più importanti del sistema Italia.*

A Palazzo Rosciano stanno friggendo nell'attesa: e pare che il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri sia deciso a prendere il treno entro al settimana e andare a bussare alle porte dei ministeri. Il nulla osta finalmente annunciato si teme possa contenere alcune "prescrizioni"

(A.F.)

(segue a pagina 3)

MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Un anno difficile, ma l'impresa

eccessivamente lungo e dispersivo, dai sussidi pubblici alle produzioni Made in USA e di altre economie "liberali", dalle conseguenze del prolungarsi dell'aggressione russa all'Ucraina, dalla contrazione della domanda di un ceto medio europeo impoverito e preoccupato.

Il conflitto in medio-oriente sta producendo, oltre al dramma umano a cui assistiamo, conseguenze più immediate e più pesanti per le nostre economie con un particolare impatto su quelle marittime portuali e logistiche del Mediterraneo con la previsione di minori volumi di merci trasportate da vettori che, circumnavigando l'Africa, generano costi aggiuntivi che si scaricano sulle produzioni e sui consumi; vettori e merci che potranno dirigersi verso porti mediterranei o verso quelli del Nord Europei.

Davanti ad un quadro con una così ampia e articolata molteplicità di dinamiche e con così tante "letture" (il Centro Studi di Confindustria nazionale prevede un +0,5% di PIL contro una stima dell'1,2% in Legge finanziaria) è rischiosa qualsiasi previsione circa la dimensione dell'impatto sulle attività dei porti di Livorno, Piombino e Carrara e sulle Aziende industriali della costa.

Ragionevolmente si può sostenere che ognuno dei i tre porti può contare su tipologie di traffico diverse per origine, destinazione e vettore così come ritengo che la varietà delle produzioni delle Aziende manifatturiere della Costa possa determinare su di loro un impatto a macchia di leopardo in qualche caso addirittura positivamente incrementale.

In funzione anticiclica si potrà contare sui programmi di investimento delle aziende ed anche sulla "messa a terra" della maggior parte degli 11.194 progetti PNRR/FC in carico a soggetti attuatori nella Regione. Le risorse da investire ammontano a circa 9,3 miliardi di euro il cui 66% è destinata ad investimenti in opere pubbliche che dovranno essere realizzate da Comuni, concessionari di reti e infrastrutture, consorzi e fondazioni.

Si parla molto di una conversione energetica legata a fonti rinnovabili: per le imprese della costa ci sono iniziative concrete, pubbliche e private?

"Gli osservatori più realisti ritengono che la dimensione delle risorse necessarie alla conversione energetica sia tale che debba essere finanziata, dopo le elezioni europee, con una nuova operazione tipo Next generation EU.

Il processo di conversione energetica coinvolge i sistemi di produzione, distribuzione e consumo in una molteplicità di interventi di una platea così vasta (compresi i comportamenti virtuosi dei singoli consumatori) le cui statistiche, a mio parere, sommano tante e troppe cose. Quelle elaborate da Fondazione Symbola e Unioncamere a fine 2022 indicano in 2.688 le imprese della provincia di Livorno che hanno realizzato eco-investimenti in tecnologie green, tra i quali, senza ulteriori dettagli, sono compresi quelli di conversione energetica. È preferibile esemplificare anche se in modo assolutamente non esaustivo. Nel territorio sono molte le aziende che si stanno muovendo da tempo. Mi riferisco all'esperienza delle 24 Imprese che su base volontaria hanno aderito al Bilancio di sostenibilità del comparto chimico Toscano sviluppando varie iniziative tra le quali l'autoproduzione del 31,5 % del loro fabbisogno energetico, al progetto Gas Verde con il quale Solvay Energy Services assiste nella transizione energetica offrendo un mix di soluzioni innovative relative al gas verde, e ancora, a Laviosa Chimica Mineraria che ha ridotto le emissioni di CO2 con miglioramenti nelle prestazioni, con l'uso di carburanti alternativi, in particolare biomassa, e metodologie alternative come l'essiccazione naturale al sole e che infine ha installato il primo sistema a pannelli solari che è già divenuto produttivo. Concludo con Eni che ha costituito e reso operative due nuove Direzioni Generali: Natural Resources per la valorizzazione sostenibile del portafoglio upstream oil & gas e per l'efficienza energetica e la cattura della CO2 e Energy Evolution, per l'evoluzione dei business di generazione, trasformazione e vendita di prodotti da fossili a bio, blue e green.

"Cito anche due aziende del comparto automotive, quello che dovrà affrontare la più pesante tra le conversioni di prodotto e di processo con la Pierburg che ha sottoscritto un protocollo con Regione Toscana e Comune di Livorno impegnandosi ad investire per raggiungere una maggiore efficienza energetica e la Vitesco Technologies Italy che con la cessione a PUNCH intende garantire il mantenimento dei posti di lavoro e il rafforzamento della filiera tecnologica, valorizzando e specializzando ulteriormente le competenze esistenti nell'unità produttiva grazie anche alla collaborazione con l'ateneo di Pisa.

"Vi sono iniziative da parte di soggetti pubblici o che saranno rese possibili con finanziamento pubblico: tra le prime il massiccio investimento delle autorità portuali per realizzare nei porti di Livorno, Piombino e Carrara la rete di fornitura di energia elettrica da terra alle navi. Con Confindustria nazionale stiamo sollecitando coerenti investimenti in infrastrutture di produzione di energia che dovranno utilizzare quelle reti. Tra le seconde: Regione Toscana ha confermato per il settennato che termina nel 2027 196 milioni di fondi europei per finanziare progetti di promozione dello sviluppo delle rinnovabili.

La logistica sul ferro continua a scontare ritardi, sia per i collegamenti veloci con le direttrici T europee, sia sul nodo livornese per la tanto attesa Collesalvetti-Vada e i nodi ultimo miglio sulla Darsena Toscana a Livorno e il porto di Piombino. Quanto incidono questi ritardi sullo sviluppo imprenditoriale locale?

"Se parliamo di traffici, registriamo un incremento confortante nell'uso di questa modalità di trasporto: un incremento per i contenitori tra Vespucci, TDT e Lorenzini del 39% sul 2021 che porta l'uso della modalità ferroviaria del Porto di Livorno per i ctrs al 18,7 %. Anche i prodotti forestali di CILP e Marteneri hanno fatto più treni così come le auto nuove e le rinfuse liquide di Costiero Gas e Neri depositi costieri. Piombino, viceversa, decresce. Non ho i dati del 2023 ma è credibile che vi sia stato un decremento proporzionale alla riduzione complessiva dei traffici e forse qualche ritardo nella realizzazione del Piano del ferro previsto dal POT 2021-2023.

Le nuove infrastrutture ferroviarie saranno determinanti per Darsena Europa, anche se la certezza della loro realizzazione potrebbe attrarre nel territorio fin da oggi qualche investimento. Il 7 aprile 2023 sono stati avviati i lavori del cd. "scavalco" di connessione tra il porto e l'interporto, primo segmento dell'asse che dovrà collegarci alla dorsale ferroviaria ad AV/AC le cui gallerie tra Firenze e Bologna sono in corso di adeguamento al traffico contenitori. Di quell'asse di collegamento le Istituzioni si sono impegnate a "riconquistare" il finanziamento avendo condiviso con RFI il progetto.

Il recupero delle ex aree Twr/Spica è in corso e sta procedendo velocemente, con una pulizia già evidente. A fine anno si era parlato di interesse per nuovi insediamenti produttivi nel campo delle energie alternative: si sta concertando qualcosa?

"Confindustria Livorno-Massa Carrara ha offerto al mercato, attraverso la pubblicazione di una sollecitazione a manifestazioni di interesse, la possibilità di presentare dei business case che la proprietà si riserva di valutare. In parallelo lavoriamo ai diversi scenari che si avrebbero per le diverse tipologie di domanda industriale e logistica mentre affrontiamo i problemi pratici che ci pone un sito abbandonato da anni."

Aspettando lo scavalco

tanto di benedizione ufficiale del presidente della Regione Giani con l'assessore ai lavori Baccelli (nella foto) e che stanno procedendo, sia pure non certo alla velocità sperata. Una volta completato il collegamento, si aprirà una nuova e più positiva stagione per i traffici della Darsena Toscana e dell'intero porto.

Darsena Europa, chi tira il freno?

pesanti, che comportino altre lungaggini, altre modifiche al progetto ed altre spese. Il tutto poi nel crescente timore che ci sia a Roma anche chi tira il freno sul grande progetto livornese, a favore di altri scali concorrenti. La celerità con cui sono state autorizzate iniziative portuali a Genova, per esempio, cozza platealmente con i ritardi burocratici per Livorno. C'è un nesso o è soltanto un caso?

AL TEATRO NARDINI DI ROSIGNANO MARITTIMO

Ridere con Diario 2024

ROSIGNANO MARITTIMO – È una dichiarazione d'amore per il teatro e la sua gente in ogni epoca storica: si chiama "Risate di gioia", lavoro di e con Elena Bucci – attrice, autrice e regista con all'attivo i maggiori riconoscimenti teatrali in Italia, tra cui due Ubu, due premi Hystrio e un premio Duse – e Marco Sgrosso – già collaboratore di Cesare Ronconi, Claudio Morganti, Mario Martone e Roberto Latini. Ieri, martedì 16 gennaio ore 21 al Teatro Nardini di Rosignano Marittimo (via dei Lavoratori 21a) ha aperto il cartellone spettacoli di Diario 2024, il nuovo anno di eventi firmato Fondazione Armunia.

Com'erano gli spettacoli del passato? E le prove? E il pubblico? Artiste e artisti di ieri, famosi e dimenticati, girovaghi e vitali, idealisti e cialtroni, raffinati e appassionati, ci conducono anche nella serie dei prossimi spettacoli tra camerini e palcoscenici di Ottocento e Novecento, sfiorando le luci del varietà fino ad affacciarsi al cinema.

Ad anticipare l'evento, domenica 14 gennaio sempre al Nardini, la compagnia La Luna Nel Letto ha portato in scena una rilettura di "Cappuccetto Rosso" in chiave acrobatica per bambini e bambine dai 6 anni in su e per le loro famiglie.

Fondazione Armunia è diretta da Angela Fumarola e sostenuta da Ministero della Cultura, Regione Toscana e Comune di Rosignano Marittimo (info www.armunia.eu).

SULLE PROBLEMATICHE DEI PORTI TURISTICI IN PROGETTO PER L'ITALIA

Assomarinas a Düsseldorf

Roberto Perocchio

ROMA – Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, (Associazione italiana porti turistici aderente a Confindustria Nautica e Federturismo Confindustria) interverrà il 26 gennaio come relatore al congresso internazionale "Blue Innovation Dock" di EBI (European Boat Industry), l'organizzazione europea delle industrie nautiche, che si svolgerà al Salone nautico di Düsseldorf.

Il congresso, articolato in diverse giornate di dibattiti, è dedicato all'accelerazione della transizione ecologica del settore e a tutte le novità tecnologiche che possono favorirla, dalla propulsione elettrica, ai biocarburanti e all'idrogeno Dopo tre anni di ripresa economica dei servizi portuali turistici, anche in Italia si stanno riaprendo i cantieri per la realizzazione di nuovi porti turistici e sono numerose le iniziative portuali turistiche che dovranno tener conto delle nuove tendenze tecnologiche della nautica, dei nuovi sistemi di propulsione e dei nuovi carburanti.

Solo per citarne alcuni si passa dal completamento di Imperia e del nuovo waterfront di Levante a Genova, al rilancio di Ospedaletti, alla trasformazione di Rapallo, all'avviamento e completamento di Marina Arcipelago Toscano a Piombino, all'ampliamento di Marina Punta Ala, al recupero innovativo del Porto Mediceo di Livorno, al progetto Marina Yachting di Civitavecchia a quello di Fiumicino, all'ampliamento di Base Nautica Flavio Gioia di Gaeta, ai lavori preparatori a Castelvolturno, al recupero del bacino ovest del porto di Cagliari, al nuovo waterfront di Olbia, al completamento del porto turistico di Sant'Agata di Militello, al molo trapezoidale di Palermo, al progetto del marina di Otranto, ai moli destinati alla nautica nel porto di Bari, al rilancio di Porto San Giorgio a Fermo.

Anche alla luce di questo scenario - dice Perocchio - Assomarinas torna a chiedere al Governo un "New Deal" per la portualità turistica italiana che consiste in pochi punti essenziali, riassunti anche nel recente Piano del Mare elaborato dal CIPOM (Comitato interministeriale per le politiche del mare): definitivo chiarimento della non applicabilità della Direttiva Bolkestein ai porti turistici, ai sensi degli artt. 2 e 12 della stessa Direttiva; classamento catastale delle strutture di attracco in E1; Incentivi per la riqualificazione delle strutture esistenti; semplificazione delle norme sui dragaggi; definitiva chiusura dei contenziosi ancora in essere sulla legge 296/2006.

DALLA TRASFORMAZIONE DI SITTAM

È nata Raben Italy

CORNAREDO (MI) – L'inizio del nuovo anno segna per Raben Group, una delle aziende leader in Europa nel settore dei trasporti e della logistica, la continuazione di un processo evolutivo che caratterizza il gruppo anche sul mercato italiano. È con grande entusiasmo, infatti, che Raben SITTAM annuncia che, con il mese di gennaio 2024 cambia la propria ragione sociale in Raben Italy S.r.l.

Questo cambiamento non è una rivoluzione ma un'evoluzione, un passo avanti nel percorso di crescita della business unit italiana, che si integra così ancora di più con tutte le business unit di Raben Group. Si tratta di un segno tangibile dell'ampio progetto di investimento che il ceo di Raben Group, Ewald Raben, sta attuando in Italia da diversi anni, dimostrando il suo profondo impegno nel consolidare la presenza strategica del Gruppo sul territorio italiano.

Raben Italy S.r.l. continuerà a mantenere viva - dice l'azienda - la lunga storia e la professionalità di "SITTAM" - che conta oltre sessant'anni di esperienza e una conoscenza approfondita del settore - e proseguirà con sempre maggiore passione nello sviluppo della qualità e dell'innovazione dei servizi offerti, anche a livello tecnologico.

Janusz Aniol, Italy regional director di Raben Italy S.r.l., ha dichiarato: "Sono orgoglioso di poter inaugurare il 2024 annunciando quello che di fatto è un potenziamento della business unit italiana. La forza di Raben Italy S.r.l. risiede nella perfetta combinazione tra l'esperienza internazionale di Raben Group e lo spirito imprenditoriale italiano di SITTAM. I nostri obiettivi rimangono ambiziosi, ma siamo consci di avere tutto il necessario per poter affrontare le sfide future, continuare a crescere e consolidare la nostra posizione di leadership in Italia."

Da sempre Raben Group "crede nelle sfide e nei valori di imprenditorialità e lavoro di squadra, trasmettendo la passione per la logistica a un team internazionale di oltre 12.000 dipendenti e definendo obiettivi e ambizioni comuni. Grazie a questo processo interno di rebranding, l'azienda rafforza la sua posizione di leader europeo del settore e dimostra ulteriore fiducia e impegno nei confronti di clienti, fornitori e partner."

CON L'ACCORDO TRA L'ASSOCIAZIONE E GREEN LOGISTICS EXPO

Fermerci alla fiera di Padova

Clemente Carta

PADOVA – È stato siglato l'accordo di collaborazione tra la fiera Green Logistics Expo di Padova e Fermerci, l'Associazione di categoria che rappresenta il sistema del trasporto ferroviario merci in Italia.

La fiera, organizzata nelle giornate del 9-10 e 11 ottobre prossimi presso Fiera di Padova, colloca il trasporto ferroviario merci al centro di un percorso di sviluppo verso una logistica sostenibile, moderna e intermodale.

Clemente Carta, presidente di Fermerci: "presso la Green Logistics Expo di Padova presenteremo Casa Fermerci, un ampio spazio espositivo che sarà punto di ritrovo per i nostri associati, e iniziative di interesse per tutto il settore del trasporto ferroviario merci in Italia.

Nicola Rossi, presidente di Padova Hall: "la collaborazione con Fermerci conferma la natura e la mission di Green Logistics Expo, cioè di essere una fiera al servizio della logistica italiana, in tutte le sue componenti, a partire dall'intermodalità. Si tratta di una collaborazione che ci spinge a ritenere che quella di ottobre sarà una fiera ricca di contenuti autentici e con la presenza di molte aziende leader nei rispettivi segmenti, visitata dagli stakeholder maggiormente rappresentativi e dei responsabili di tutta la manifattura italiana in cerca delle migliori soluzioni per il proprio business.

GRAZIE AL CANE KRIOS DELLE FIAMME GIALLE DI LIVORNO

Studente "beccato" con la droga

Nella foto: Un cane antidroga della Finanza.

LIVORNO – La lotta agli stupefacenti, il controllo economico del territorio e vicinanza ai cittadini: ancora e sempre di più, anche nel nuovo anno continuano ad essere le indicazioni del comando provinciale a tutti i reparti delle Fiamme Gialle.

Grande attenzione proprio alla riapertura delle scuole - sottolinea una nota del comando - anche sulla base di diverse segnalazioni di genitori, professori e dirigenti scolastici. La risposta "sul campo" con adeguati servizi di controllo e prevenzione con le unità cinofile antidroga ed i baschi verdi del Gruppo di Livorno ha dato i primi risultati: nei pressi di un istituto scolastico di secondo grado, i militari hanno individuato uno studente minorenne che, accedendo a scuola, veniva segnalato dal cane antidroga "Krios".

Dai successivi approfondimenti emergeva che indosso e nel suo motorino lo studente deteneva diversi grammi di hashish. Dalla successiva perquisizione domiciliare si perveniva al ritrovamento complessivo di quasi un etto di hashish, nonché diverse decine di euro in suo ingiustificato possesso, oltre ad un bilancino.

I genitori del ragazzo sono stati subito informati ed a carico dello stesso è scattata una denuncia per detenzione a fini di spaccio, con il sequestro di tutto quanto sopra rinvenuto.

CON DUE NAVI ASSALITE E ALTRE DECINE MINACCIATE

Tornano all'attacco i pirati somali

GIBUTI – Non c'è davvero pace nella zona del Mar Rosso. Nelle ultime settimane le acque del Golfo di Aden, zona strategica tra lo Yemen a nord e la Somalia a sud, sono di nuovo funestate dalla pirateria somala, sotto la mira delle attività pirata. Sembrava debellata, ma gli ultimi mesi hanno visto una crescita degli assalti alle navi.

Negli ultimi due mesi, sono stati registrati due dirottamenti significativi che hanno riacceso l'allarme a pieno regime. Il 14 dicembre, la nave porta container maltese Ruen lunga 185 metri è stata dirottata in un'azione che ha segnato il ritorno ai metodi di pirateria tradizionali.

Il 5 gennaio c'è stato un altro. tentativo di dirottamento, ai danni della nave Lila Norfolk con bandiera liberiana. L'intervento tempestivo della Marina Indiana, che mantiene una fregata nell'area, ha evitato il peggio, salvando i 20 membri dell'equipaggio e facendo desistere i pirati.

Il tentativo sulla Lila Norfork è l'ultimo di una serie di dirottamenti pirata dal novembre 2023. Nelle ultime sei settimane, gli attacchi alle navi mercantili sono diventati sempre più comuni e le marine regionali sono in allarme..

Questi incidenti segnalano una pericolosa rinascita della pirateria somala, un fenomeno che per anni ha rappresentato una minaccia significativa per la sicurezza marittima internazionale. Durante gli anni di maggiore attività, che vanno dal 2008 al 2017, i pirati somali colpito un numero considerevole di navi, dai pescherecci ai grandi mercantili.

Al colmo degli eventi di pirateria, negli anni della regata Volvo Ocean Race - giro del mondo che oggi si chiama The Ocean Race - quando la regata prevedeva lo scalo ad Abu Dhabi, le barche vicino alla Somalia entravano in modalità "fantasma", spegnendo gli AIS e rifugiandosi in una località segreta dove venivano scortate fino in acque sicure, per il finale di tappa verso gli Emirati Arabi.

I recenti fatti di attacchi nel Golfo di Aden mettono in luce non solo la persistente minaccia della pirateria somala, ma anche la complessità della situazione di sicurezza nella regione.

CON UN COSTANTE AUMENTO DI PASSEGGERI E CARGO

Turkish oltre 6 milioni

ISTAMBUL – Turkish Airlines ha annunciato i risultati del traffico passeggeri e cargo per il mese di dicembre, con una capacità passeggeri superiore del 19,4% in termini di posti km disponibili rispetto al 2022. A dicembre il numero di passeggeri è stato di 6,1 milioni e il load factor totale è stato del 79,8%.

• Il numero di passeggeri trasportati è aumentato del 10,1% rispetto allo stesso periodo del 2022 e ha raggiunto i 6,1 milioni. Il load factor internazionale è stato dell'80%, mentre quello nazionale del 78,5%.

• Il numero di passeggeri internazionali trasportati è aumentato del 19%, passando da 2,2 milioni nel 2022 a 2,6 milioni nel 2023.

• I posti km disponibili (ASK) sono aumentati del 19,4% raggiungendo quota 19,8 miliardi nel periodo di dicembre 2023 rispetto ai 16,6 miliardi dello stesso periodo del 2022.

• Per quanto riguarda il Cargo/Mail il volume del trasporto nel periodo di dicembre 2023 è aumentato del 15,8% raggiungendo quota 159,7 mila tonnellate da 137,9 mila tonnellate nello stesso periodo del 2022.

I risultati del traffico gennaio-dicembre 2023:

• Il numero totale di passeggeri è aumentato del 16,1% passando a 83,4 milioni rispetto allo stesso periodo del 2022.

• Il numero di passeggeri internazionali trasportati è aumentato del 27,1%, passando a 29,8 milioni dai 23,4 milioni dello stesso periodo del 2022.

I• l load factor totale è aumentato di 1,9 punti, raggiungendo l'82,6% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il load factor internazionale è stato dell'82,4%, mentre quello nazionale dell'84,3%.

• I posti km disponibili (ASK) sono aumentati del 16,4% a 234,8 miliardi da 201,8 miliardi rispetto allo stesso periodo del 2022.

• Per quanto riguarda il Cargo/Mail Cargo/Mail il volume del trasporto in questo periodo è diminuito dell'1,2% a 1,66 milioni di tonnellate da 1,68 milioni di tonnellate nello stesso periodo del 2022.

• Alla fine di dicembre 2023, il numero di aeromobili in flotta era di 440.

CON GLI ATTACCHI MISSILISTICI ALLE NAVI IN MAR ROSSO

Gli Houthi "affondano" Tesla e Volvo

BRUXELLES – Anche l'industria dell'auto subisce le conseguenze della crisi in corso nel Mar Rosso, che sta avendo ripercussioni tangibili su tante industrie europee. A conferma dell'importanza della componentistica ormai quasi tutta concentrata nel Far East, Tesla e Volvo hanno annunciato la sospensione temporanea delle loro attività in risposta alla mancanza di elementi cruciali. La Tesla ha deciso di fermare la produzione presso la Gigafactory di Berlino-Brandeburgo, situata a Grünheide, alle porte di Berlino, per due settimane a partire dal 29 gennaio. Allo stesso tempo, la Volvo ha annunciato la chiusura temporanea dello stabilimento di Gand, in Belgio, per tre giorni durante la prossima settimana.

La decisione di interrompere la produzione è stata attribuita allacarenza di componenti, derivante dagli impatti della crisi nel Mar Rosso sulle rotte commerciali tra la Cina e l'Europa. La situazione è stata aggravata dalla scelta di alcune compagnie armatoriali, tra cui Maersk, Msc e Hapag-Lloyd, di evitare il Mar Rosso, optando per la rotta più lunga intorno al Capo di Buona Speranza. Questo ha comportato un aumento significativo dei tempi di navigazione e dei costi di trasporto, creando un gap nelle catene di approvvigionamento per le aziende automobilistiche.

green news

SECONDO I RILEVAMENTI DEI SATELLITI METEO

Inquinamento, Est Europa al top

BRUXELLES – Le politiche europee per ridurre l'inquinamento atmosferico colpiscono duramente i livelli di vita dei cittadini, imponendo metodi di produzione, di mobilità e anche di gestione domestica a volte difficili da digerire.

Adesso però, con le ultime rilevazioni raccolte dai satelliti specializzati, c'è la dimostrazione che le aree d'Europa più pesantemente inquinate non sono quelle dell'Ovest, salvo alcuni concentramenti (come per l'Italia la zona del Nord compresa tra il Piemonte e il Veneto dove sono concentrate molte industrie) ma i paesi del Nord e dell'Est, a cominciare dalla Polonia per avere picchi in Macedonia, Serbia e in parte Albania.

La mappa dimostra che sono le concentrazioni produttive a produrre ancora il massimo dell'inquinamento. E dimostra anche che salvo rarissimi casi, sulle sponde dei mari l'inquinamento è minore. Da non dimenticare comunque un dato altrettanto importante: il massimo dell'inquinamento viene oggi dai paesi del Far East, Cina in testa: sia per la produzione industriale, sia per certe forme di agricoltura intensiva. A fronte di questi dati, l'inquinamento navale è tra i più modesti e il comparto è quello che più velocemente sta adottando concreti provvedimenti "Green".

DOPO GLI ULTIMI EVENTI METEO "ESTREMI"

Clima e burrasche, colpe del CO/2

Nella foto: Conseguenze della burrasca sul Baltico.

HELSINKI – Si parla molto, di questi tempi, di burrasche eccezionali sul Mediterraneo, con i danni provocati sulle coste dei paesi del sud Europa: dando la colpa in particolare al cambiamento climatico ed all'influenza delle emissioni dannose da parte delle attività umane. Eppure c'è chi, come scienziati anche italiani di chiara fama (metereologo professor Franco Prodi), sostiene che il cambiamento climatico in atto fa parte dei cicli naturali della nostra Terra, dovuto anche alle oscillazioni dell'asse terrestre.

Comunque sia, le burrasche violente ci sono sempre state e ci sono anche in aree non mediterranee. Basta citare quella che si è abbattuta nel mar Baltico un. Paio di settimane fa, con danni notevoli alle strutture portuali in poaryticolkare della nautica. La foto lo dimostra: e si tratta di scali da diporto attrezzati per il peggior maltempo, che tuttavia non hanno retto alla bufera.

Anche in Mediterraneo peraltro ci sono state in passato burrasche del tutto atipiche, con danni importanti alle strutture marittime e alla navigazione. Alla fine degli anni '70 ci fu una burrasca che coinvolse tutta la parte nord-ovest del Mediterraneo, a partire dal golfo del Leone, che provocò danni rilevanti ai porti delle Baleari, della Coresica occidentale e della Sicilia, con alcuni naufragi di gran di imbarcazioni a vela impegnate in regate.

CON UN NUOVO STRUMENTO INTERATTIVO CREATO DALLA NASA

Controllare come s'innalzano i mari

Nella grafica: I punti delle misurazioni.

MIAMI – L'innalzamento dei livelli del mare è uno dei problemi causati dai cambiamenti climatici; e gli effetti sono sempre più evidenti. La NASA inoltre ha sviluppato uno strumento interattivo che consente a chiunque di esplorare le proiezioni sull'innalzamento dei livelli del mare fino al 2150.

Questo strumento è stato creato dal Sea Level Change Team della NASA basandosi sulle valutazioni dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ed offre una realtà che non è fantascienza ma è quello che ci attende nel futuro - dicono gli elaboratori - se non verranno presi provvedimenti capaci di arginare il fenomeno.

L'IPCC fornisce valutazioni globali del clima terrestre ogni cinque o sette anni dal 1988, focalizzandosi su vari aspetti come i cambiamenti di temperatura, la copertura di ghiaccio, le emissioni di gas serra e i livelli del mare in tutto il mondo.

Le proiezioni sul livello del mare nel nuovo strumento sono basate su dati raccolti da satelliti, strumenti terrestri e simulazioni al computer. L'utente può interagire con la mappa cliccando in qualsiasi punto dell'oceano o delle coste e selezionando un decennio tra il 2020 e il 2150.

Lo strumento fornisce una descrizione dettagliata dell'innalzamento del livello del mare in quel periodo, aiutando a comprendere gli effetti dei diversi processi che contribuiscono all'innalzamento, come lo scioglimento delle calotte glaciali e dei ghiacciai, oltre alle variazioni nei modelli di circolazione oceanica.

Grazie ad esso non solo ci è permesso di avere uno sguardo sul futuro dell'innalzamento del livello del mare, ma può essere utilizzato anche come risorsa educativa per cittadini e governi di tutto il mondo, consentendo loro di comprendere meglio gli scenari futuri e adottare misure preventive.

Questa mappa interattiva rappresenta dunque un passo importante per aumentare la consapevolezza sulla gravità del cambiamento climatico e le sue conseguenze.

DALLA CAMPAGNA DELL'ASSOCIAZIONE ECOLOGISTA MAREVIVO

Palloncini, pericolo ambientale

ROMA – La campagna sviluppata dall'associazione ambientalista Marevivo sta dando i primi frutti nel campo del lancio di palloncini: sono sempre di più i Comuni che hanno recepito l'invito a proibire i lanci di palloncini i sia in occasione di feste che di eventi pubblici e privati. Come sostiene l'associazione presieduta da Rosalba Giugni, i palloncini sono di plastica e del tutto non degradabili: una volta esaurita la spinta in alto del gas che contenitori sono, ricadono in terra e in mare: e specie la ricaduta in mare genera pericoli per la fauna ittica, con eventi anche mortali per alcune specie di pesci, per le tartarughe marine, delfini ed altri animali che scambiano la plastica per meduse.

MareVivo continua a battersi perché intervengano norme nazionali che vietino il rilancio dei palloncini, anche se la battaglia è dura perché va contro tradizioni consolidate in molte parti del Paese.

Nella foto: I palloncini "letali".

G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING
Spedizioni Internazionali Marittime
Operatori Doganali

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

green news

SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

THE IDEAL SHIPPING SOLUTION FOR YOUR COMMODITIES

ISO 9001:2015 QUALITY
ISO 14001:2015 ENVIRONMENT
AMS/AAMS
SFI Provider
TAPA Transported Asset Protection Association
C-TPAT Program Customs-Trade Partnership Against Terrorism
ACI
AFR
China Class A
EU Regulated Agent
IT AEOC 16 1182
IATA International Air Transport Association
HACCP
U.S. Food and Drug Administration
GDP Compliant GOOD DISTRIBUTION PRACTICES
ecovadis BRONZE

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

pagina nautica

PER UNA PENALIZZAZIONE A TAVOLINO DELLA PIÙ GRANDE REGATA MONDIALE

Ocean Globe, la grana Malingri

Nelle foto: La barca e Vittorio Malingri.

AUCKLAND – Lo Swan 65 Translated9, di cui era skipper il famoso navigatore oceanico 62enne Vittorio Malingri, è stato penalizzato di 72 ore al termine della seconda tappa della Ocean Globe Race, una delle regate intorno al mondo più conosciute e seguite. La causa è banale - scrivono i media che seguono la regata - e nulla a che fare con il risultato sportivo. Si tratta di un'infrazione al regolamento, già molto discusso, che vieta di riparare le vele in veleria, ma lo consente esclusivamente a bordo della barca. Malingri, in qualità di skipper, si è preso tutta la responsabilità per aver inviato tre vele in veleria, oltre a non aver comunicato alla giuria di averlo fatto: tempi brevi, una certa insofferenza alle norme meno comprensibili e al regolamento, e un volontario "sacrificio" di Malin gli che si è con questo chiamato fuori dal ruolo di skipper ed ha annunciato ciao di voler rimanere a terra.

A tre giorni alla partenza della terza tappa della regata, quella che da Auckland porta a Punta del Este, in Uruguay, passando per il mitico Capo Horn (partenza domenica scorsa 14 gennaio), era arrivato un lunghissimo comunicato il cui succo è: per la penalizzazione (poi riadotta per la decisione di Malingri, che si è addossato la colpa dichiarando che né l'armatore né l'equipaggio sapevano niente,) 72 ore a Translated9 rimane in testa alla classifica provvisoria. A conferma che anche il mondo della grande vela non è esente dalle guerre commerciali, vista l'influenza degli sponsor e il risalto nel mondo. Un altro caso Chiara Ferragni in campo velico?

NELL'ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA

De Andrè, ricordi alla vela

GENOVA – La ricorrenza è stata evidenziata in tutti i siti: sono passati esattamente 25 anni dalla scomparsa di Fabrizio De Andrè, l'11 gennaio 1999, a soli 59 anni. Un grande poeta, un grande cantautore, ricordato anche per la sua passione per la vela (questa foto, che lo ritrae felice al timone nel 1986, è stata pubblicata dal nuovo numero della rivista Vela).

Il grande cantautore genovese, (ribattezzato Faber, per gli amici, nomignolo inventato da Paolo Villaggio che gli voleva bene) amava veleggiare. Gli appassionati ricordano in particolare "Creuza de Mä" a "Nuvole", tanto che David Byrne dei Talking Heads ha inserito Creuza de Mä tra i dieci dischi più importanti del decennio 1980-90 in tutto il mondo.

Fabrizio aveva anche comprato un cabinato a vela, il "Jamina" con il quale faceva uscite giorni oliere dalla Liguria e con la quale si spinse una volta fino alle coste della Turchia con un amico anch'egli cantautore, Mauro Pagani. Non erano assatanati della velocità, né la barca era da prestazioni, tanto che nel suo ancoraggio l'avevano amichevolmente battezzata "lo scoglio". Ma De Andrè cercava nel mare, come tanti appassionati della vela, più che altro la musica del mare e le grandi assonanze dei silenzi.

Tutti i suoi capolavori - è notizia dei giorni scorsi - saranno presto ripubblicati in una serie di supporti della Sony.

TRA POCO LA PRESENTAZIONE IN ANTEPRIMA DI YAMAHA

Primo fuoribordo a idrogeno

TOKYO – La promessa viene da uno dei più importanti produttori al mondo di motori, sia motociclistici che marini: nel prossimo mese di febbraio Yamaha presenterà il suo primo prototipo di motore fuoribordo alimentato a idrogeno. Un'interessante alternativa all'energia elettrica nel mondo dei fuoribordo da diporto.

Sebbene ci sia ancora un po' di strada da fare - scrive la stessa azienda - prima che il motore fuoribordo a idrogeno di Yamaha venga commercializzato e l'integrazione della soluzione su un'imbarcazione da diporto non sia ancora stata specificata, l'idrogeno, in contrapposizione alla cella a combustibile, rappresenterebbe un'interessante alternativa ai motori elettrici, se il cosiddetto idrogeno verde si svilupperà e diventerà accessibile nelle marine.

In ogni caso, questa è una delle scommesse di Yamaha Marine. Il produttore di motori sta sottolineando la sua decisione di promuovere "un approccio di sviluppo multidirezionale, che guarda a nuove fonti energetiche e tecnologie, oltre ai suoi sforzi di elettrificazione".

Ovviamente anche se il motore è già funzionante e nei test si sta dimostrando maturo, per poterlo proporre alla nautica occorrerà predisporre la catena di rifornimenti dell'idrogeno, oggi ancora ai primordi anche per gli usi terrestri. Però ci sono già importanti realizzazioni, come i taxi a idrogeno dagli aeroporti francesi, i Tir sperimentati insvezia e leauto in funzione "normale" in Giappone. Il futuro, in questo campo, è già oggi.

DOPO LA FIRMA DELLA CONCESSIONE DA PARTE DELL'ADSP DI LIVORNO

Marina Mediceo, avanti tutta (era ora!)

LIVORNO – E alla fine è arrivato anche il sudato atto di concessione - quarant'anni - per l'assegnazione alla società "Porta a Mare" del settore di Porto Mediceo dove dovrà sorgere il "Marina" del gruppo Vitelli. È la conclusione di un lunghissimo iter durato vent'anni, benedetto a metà dicembre dal Comitato di Gestione dell'AdSP di Luciano Guerrieri. Ma è anche l'inizio di un altro lungo e forse complicato iter, perché il "Marina" viene a modificare situazioni radicate da decine d'anni, che comportano centinaia di spostamenti di barche, di aree e di rappresentanze. Dare per scontato che sia tutto risolto è sbagliato. Peccato, perché il Marina ipotizzato vent'anni fa da Paolo Vitelli e dati suoi tecnici sarebbe anche oggi un ricco rilancio economico e turistico dell'intero waterfront dell'area Medicea, con ricadute sicure sul turismo "ricco".

Intanto ci sono ancora alcuni interrogativi sull'area della concessione. Secondo il comunicato dell'AdSP, si tratta di un'area di 121.900 metri quadrati che comprende anche la Darsena nuova - dove un tempo si varavano le navi del cantiere Orlando - l'ex bacino di carenaggio nella stessa Darsena, e lo specchio d'acqua con relative banchine del Mediceo vero e proprio, dalla parte Meridionale del Molo Elba - dove oggi sono le barche della Lega Navale - fino alla testata del Molo Mediceo, dove si affaccia il Forte della Bocca.

Tutto chiaro? Dovrebbe rimanere fuori dalla concessione il settore di banchina oggi gestito dalla Marina Militare, dove attraccano anche le unità a vela dell'Accademia Navale. Compreso invece il "Marina spontaneo" creato in oltre mezzo secolo di vita dallo Yacht Club Livorno, con i suoi pontili galleggianti. Non sarà compresa - ma il comunicato non è chiaro - la sede YCL del Forte della Bocca restaurata dallo stesso circolo fin dalla presidenza dell'architetto Spadolini. Paolo Vitelli ci ha velocemente confermato per telefono che il Forte della Bocca non è compreso. Secondo quanto fu comunicato a suo tempo, il centinaio ed oltre di imbarcazioni oggi all'ormeggio nel Porto Mediceo (compreso al...muro del pianto") dovranno spostarsi nella Darsena nuova, salvo gli scafi a vela che vi troverebbero ad oggi l'ostacolo del ponte girevole: per questi ultimi, che sono la maggioranza, verrebbero offerte tariffe "privilegiate" nel nuovo Marina.

Per la cronaca, la breve telefonata con Paolo Vitelli, ha confermato l'impegno dell'imprenditore a far presto e bene. Nessuna intervista per ora - ci ha detto - ma la soddisfazione di aver concluso una maratona durata vent'anni, con vicende che un giorno ci potrà raccontare "per fare storia" ma anche per farci sopra qualche "sana risata".

Vitelli sembra convinto che il suo Marina trasformerà in chiave positiva non solo l'area del Mediceo ma anche il waterfront livornese. Il Marina sarà aperto alle passeggiate, così come la Porta a Mare adiacente, con punti panoramici, servizi di ristoro, e tanto verde.

Yacht Club Livorno e Assonautica delle Camere di Commercio, che hanno recentemente sottoscritto un accordo di programma sulle iniziative di scuola vela anche per i disabili, dovrebbero essere contattati e si spera anche coinvolti nelle iniziative sociali. Tutto è in maturazione, e una volta tanto all'insegna dell'ottimismo. **(A.F.)**

IN ATTESA DEL GLOBAL DIY SUMMIT DI ROMA A GIUGNO

Ferro e acciaio, previsioni prudenti

MILANO – Acciai, metalli, rottami e ferramenta: fra riduzione del fatturato, instabilità e scarsità di domanda, si chiude un 2023 caratterizzato da importanti sfide per i settori rappresentati da Assofermet. Oltre ai fattori strettamente relativi ad andamenti di mercato, come la riduzione di marginalità, negli ultimi dodici mesi fenomeni globali e scelte di natura macroeconomica hanno influenzato l'intero sistema italiano e internazionale. Per il 2024 ci si aspetta un miglioramento in termini di fatturato e di risultati economici.

La riduzione dei prezzi è stata la tendenza principale del 2023 per chi si occupa di commercio e distribuzione di acciaio. Complessivamente, i cali maggiori si sono verificati a partire dal secondo trimestre, mentre durante gli ultimi tre mesi si è tornati a una stabilizzazione dei prezzi. Varie tendenze aiutano a capire l'andamento di mercato: da un lato la diminuzione dei consumi nei mercati a valle, che ha favorito il calo dei prezzi; dall'altro i divieti di importazione sul mercato russo e l'aumento dei tassi di interesse da parte della BCE hanno contribuito a generare un eccesso di offerta nell'intera Unione Europea. È proprio il contesto politico-economico generale, che si prospetta in progressivo miglioramento, ad alimentare le previsioni ottimistiche per il 2024. Il miglioramento delle condizioni economiche globali e la fine della politica dell'aumento dei tassi di interesse sono solo alcuni degli elementi che spingono a formulare ipotesi positive per l'evoluzione del mercato. Discorso leggermente diverso per l'acciaio inox, su cui è più difficile essere ottimisti.

Tendenze simili si sono riscontrate nel mercato a monte della filiera, quello dei rottami ferrosi: instabilità, riduzione dei volumi e scarsità di domanda a valle hanno caratterizzato un 2023 non particolarmente brillante. Anche in questo caso, elementi macroeconomici e trend internazionali hanno influenzato negativamente il comparto; tra gli altri aspetti, va considerata l'importante crisi dell'industria manifatturiera in Germania, uno dei principali mercati di sbocco per le aziende italiane. Anche le restrizioni alla circolazione determinate dalla visione strategica e dalle politiche ambientali dell'Unione Europeasono state determinanti. Se è vero che il 2023 è stato peggiore del 2022, è però altrettanto vero che i risultati hanno superato le previsioni pessimistiche di dodici mesi fa. Per l'inizio del 2024 si prospettano evoluzioni non particolarmente brillanti, in linea con quanto visto negli ultimi mesi.

Passando al comparto dei metalli non ferrosi, anche in questo caso il 2023 è stato un anno difficile. Per molte aziende che si occupano di commercio di alluminio gli ultimi 12 mesi sono stati un periodo estremamente sfidante. Sul fronte dei volumivanno segnalate le forti riduzioni rispetto al 2022 e al 2021: un vero e proprio ritorno alla normalità pre-pandemica, con valori molto simili a quanto si era assistito nel 2019. Calo anche per la marginalità, nettamente in diminuzione nel 2023 rispetto agli anni precedenti. L'anno era iniziato con un importante aumento di stoccaggio a valori di carico elevatissimi e prezzi di vendita in caduta per via della brusca frenata di alluminio. La discesa è poi proseguita per tutto il 2023, determinando perdite significative. Le prospettive del 2024 sono di una domanda piuttosto debole, in linea con quanto registrato negli ultimi mesi: al momento i segnali che arrivano dai clienti non sono incoraggianti. Una panoramica simile si è verificata per i distributori di rame: il 2023 è stato in calo continuo e ci sono aspettative di un primo trimestre in linea con quanto accaduto negli ultimi dodici mesi.

Per quanto riguarda le ferramenta, infine, nell'ultimo anno il settore ha registrato timidi aumenti rispetto al 2022, soprattutto per quanto riguarda il comparto dei grossisti. Nonostante non si siano verificati i grandi successi registrati in periodo pandemico l'andamento complessivo continua a essere positivo. Per il 2024 ci si aspetta ritmi analoghi a quelli a cui si è assistito negli ultimi dodici mesi e anche per questo settore le tendenze internazionali continueranno a influenzare i ritmi di mercato. Proprio di trend globali e di andamenti economici si parlerà nel corso del Global DIY Summit, l'appuntamento internazionale per chi si occupa di ferramenta e fai da te, che quest'anno si terrà a Roma i prossimi 11, 12 e 13 giugno.

PER MEGLIO SUPPORTARE I PROCESSI DECISIONALI

A Circle progetto software

Alessandro Laghezza

LA SPEZIA – Circle S.p.A. si è aggiudicata un nuovo progetto finanziato da FILSE nell'ambito del Programma Regionale FESR 2021-2027. Il progetto, che ha una durata di 18 mesi, riceverà un contributo totale a fondo perduto di circa € 770.000, di cui € 190.000 circa spettanti a CIRCLE.

L'iniziativa è volta alla realizzazione di una soluzione software in grado di supportare i processi decisionali (i.e. un "Decision Support System") degli attori logistici attraverso KPI specifici per la misurazione e il reporting delle performance economico-finanziarie, sociali, ambientali e di governance, in linea con il paradigma ESG.

Capofila dell'iniziativa è Laghezza S.p.A. - società italiana leader in ambito doganale e logistico per le aziende che operano nei mercati internazionali; oltre a CIRCLE, gli altri partner che partecipano al progetto sono Università degli Studi di Genova, NSI S.r.l. e Idata Group.

Alexio Picco, managing director di CIRCLE Group, afferma: "La nostra attenzione alle tematiche ESG è sempre maggiore e si rispecchia anche in progettualità come questa, concretizzatasi grazie a partner altrettanto focalizzati sul tema e al contributo della Regione".

Alessandro Laghezza, presidente di Laghezza S.p.A., dichiara: "Crediamo che la digitalizzazione e la sostenibilità siano due driver importanti per consolidare la crescita costante dell'Azienda e migliorare l'efficienza dei nostri processi interni. Essere capofila di questo progetto di R&D e vederne riconosciute le potenzialità innovative è motivo di profondo orgoglio e conferma il valore aggiunto di appartenere al DLTM".

PER CONCENTRARSI SUI TRAFFICI DELLE CROCIERE, TRAGHETTI E DIPORTO

Catania decentra i Teu ad Augusta

Nella foto (da sx): Antonio Pandolfo (ad EST Srl) e Francesco Di Sarcina (presidente AdSP Mare di Sicilia Orientale).

AUGUSTA – Entro marzo tutti i container del porto di Catania saranno trasferiti in quello di Augusta dove sorgerà un nuovo terminal che prevede un traffico di 50mila TEUS nel 2024 e più del doppio negli anni a seguire. Saranno implementati traffici di general cargo, project cargo e una crescita di personale importante, con investimenti di tutto rispetto. La concessione, firmata nella sede dell'Autorità del Sistema Portuale dei Mare di Sicilia Orientale (AdSP), infatti durerà 25 anni ed è stata affidata, dopo l'avvenuto espletamento delle procedure di legge, alla EST Srl (Europea Servizi Terminalistici), società che ha in cantiere una serie di cospicui investimenti, alcuni già definiti, altri in fase di programmazione: quasi 24 milioni di euro tra opere civili, acquisto di attrezzature, trasporti, manutenzioni straordinarie, ecc. La nuova area interessata vanta una superficie di circa 86mila mq (comprensiva banchina accosti 7 e 8) e vedrà un serio e significativo rilancio del porto di Augusta nel panorama internazionale.

"È un passo importante nell'ottica dell'attività sistemica di specializzazione dei porti - spiega il presidente dell'AdSP Francesco Di Sarcina - che vedrà Catania concentrata su crociere, traghetti e diporto oltre naturalmente al waterfront, mentre Augusta accoglierà merci sia containerizzate che in modalità rinfuse, project cargo ed altro".

Novità anche dal punto di vista tecnologico e occupazionale: "Daremo una forte spinta all'automazione e alla digitalizzazione dei processi - evidenzia Antonio Pandolfo amministratore delegato della EST Srl - con una notevole riqualificazione dell'equipment, soprattutto alla luce di importanti traffici di project cargo nei prossimi anni. Saranno intensificate anche le risorse con 38 unità di personale entro il 2028, di cui 20 unità trasferite dal porto di Catania e 18 unità aggiuntive. Siamo molto soddisfatti del lavoro finora svolto su Catania e pronti ad affrontare la nuova sfida di Augusta con la determinazione e l'entusiasmo che ha sempre contraddistinto il nostro operato, in piena e proficua collaborazione con l'Authority".

Le recenti notizie circa lo sviluppo che RFI sta dando al binario ferrovia gettano ulteriori speranze sul futuro del porto siciliano, e sulla possibilità che le merci possano essere attratte dal nuovo quadro infrastrutturale ed organizzativo che sta vedendo la luce, del quale questa concessione è uno dei tasselli più rilevanti.

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

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

www.lorenziniterminal.it

LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

la pagina dei lettori

Barche che affondano chissà perché

— Non capisco... Ho semplicemente tirato lo sciacquone.

Le cronache nautiche di questa estate hanno registrato - fondi della Guardia Costiera - parecchi affondamenti di imbarcazioni cabinate , sia a vela che a motore, apparentemente senza avarie o motivi chiari. Ce lo chiede il lettore Piero Abbati da Viareggio:

Un mio amico è tornato da una piccola crociera all'Elba molto amareggiato perché la sua barca, un cabinato di 12 metri a vela con sette posti letto, cucinotto e wc marino, ha rischiato di affondare per un'avaria alla valvola di uscita dal wc. Era andato a cena a terra e al ritorno con il pram, ha trovato con terrore la barca con la coperta a pelo d'acqua. Oltre alle spese sostenute, ora ha paura. Vuol chiudere lo sbocco in mare del wc e mettere un gabinetto chimico…

*

Soluzione certo definitiva, ma eccessivamente drastica; anche perché i wc chimici, quando sono numerosi gli "utenti" non rappresentano il meglio.

Il problema delle prese a mare è sempre esistito, particolarmente nei tempi passati quando il Logistics non era con il GPS ma con l'etichetta sotto la carena, da togliere e mettere attraverso un foro che qualche volta faceva acqua o veniva dimenticato. Lo sesso problema oggi per i wc e le valvole del raffreddamento motori; se non si a manutenzione ciclica alle valvole di servizio (o si dimenticano aperte dopo l'uso) il rischio di allagare la barca è concreto: accentuato, sulle barche a vela, anche quando si naviga sbandati dalla parte del wc. La manutenzione delle valvole deve essere frequente. Per le eventuali distrazioni, esistono anche speciali sensori elettrici, facili da istallare con appositi cicalini. Ma l'attenzione è il primo (e non costoso) rimedio.

-- ALL'INTERNO --

Assomarinas a Düsseldorf. a pag. 3
Ridere con Diario 2024. a pag. 3
È nata Raben Italy. a pag. 3
Fermerci alla fiera di Padova. a pag. 4
Tornano all'attacco i pirati somali. a pag. 4
Gli Houthi "affondano" Tesla e Volvo. a pag. 4
Studente "beccato" con la droga. a pag. 4
Turkish oltre 6 milioni. a pag. 4
Inquinamento, Est Europa al top. a pag. 5
Controllare come s'innalzano i mari. a pag. 5
Clima e burrasche, colpe del CO/2. a pag. 5
Palloncini, pericolo ambientale. a pag. 5
Ocean Globe, la grana Malingri. a pag. 7
Marina Mediceo, avanti tutta (era ora!). a pag. 7
De Andrè, ricordi alla vela. a pag. 7
Primo fuoribordo a idrogeno. a pag. 7
Ferro e acciaio, previsioni prudenti. a pag. 8
A Circle progetto software. a pag. 8
Catania decentra i Teu ad Augusta. a pag. 8
Barche che affondano chissà perché. a pag. 9

CTN COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION TUNISI
AGENZIA MARITTIMA AUSTRAL S.R.L.
LIVORNO - Via dell'Uffizio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

LA GAZZETTA MARITTIMA

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica

FANFANI
Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA international forwarders

William Shepherd port agents since 1875

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA
IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

AEO

la pagina dei lettori

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Canali out e ritorno

di assicurazione. L'incertezza, come riferisce qui a fianco Angelo Roma, è la cosa peggiore.

L'altra crisi è quella del Canale di Panama. Ne abbiamo scritto spesso, e non si risolve: per la siccità, il canale è diventato vietato per le navi più grandi, che sono strette a girare sotto l'America del Sud: tempi più lunghi, consumi, costi degli equipaggi eccetera. Si prospetta - come già da tempo con annunci che vanno e vengono - il famoso passaggio a Nord-Ovest attraverso l'Artico, ma lo scioglimento dei ghiacciai e le dispute sulla nazionalità ancora non poi consentono senza rischi. Mai come oggi si era tornati alle rotte dei grandi navigatori della vela fino all'Ottocento…

Volare, oh oh!

vertice, avvicinandosi la scadenza, sta lavorando per una proposta di nuovo piano operativo che dovrà essere presentato all'assemblea. E si parla anche di una nuova filosofia di lavoro, visto che la parte immobiliare ormai è vicina alla conclusione non essendoci più grandi aree disponibili. Nuova mission: i servizi alle realtà interne, oppure accordi con grandi realtà della logistica, oppure ancora un mix da vero e proprio hub retro-portuale con maggiore attenzione alle catene logistiche internazionali?

Allo stato attuale, il Vespucci si è dedicato anche e in particolare alla formazione professionale, mentre alcuni dei grandi progetti del passato, a cominciare dal Truck Village, sono rimasti in stand-by per carenze di fondi e per i vertiginosi aumenti dei costi. Nell'area del Truck Village ci si è accontentato di stivare auto, mentre il tante volte auspicato collegamento con le grandi reti ferroviarie ancora non c'è. Lo sviluppo di un importante centro di produzione di energia "pulita" - se n'è parlato anche di recente all'inaugurazione della nuova sala degli incontri - è in corso, ma affidato, secondo quanto ci dicono, più che altro alle imprese "clienti". Dei collegamenti ultraveloci con le banchine del porto si parla, mentre procedono - con lentezza - i lavori dello scavalco. In sostanza, il momento è di transizione, ma il nuovo piano operativo è atteso da tutti con speranza e anche impazienza. Perché il retroporto diventi davvero un hub a livello internazionale e non più la semplice gestione di una realtà nata - molti lo ricordano - come premio di consolazione per il fallimento dell'impresa statale sulle vicine colline.

Shipping in piena crisi

supportata pesantemente dall'Iran.

I loro atti di pirateria verso le navi che hanno merci dirette in Israele stanno facendo cambiare l'intera economia mondiale, nel senso che le rotte storiche nel Mar Rosso delle maggiori Compagnie di Navigazione sono state modificate o addirittura, non sono più presenti nell'area. A quanto pare solo le navi cinesi e russe, restano immuni dagli attacchi, ma disertano dichiaratamente i porti israeliani.

"Certo è che circumnavigare l'Africa – scrive ancora Angelo Roma – non può che portare, come già si vede, l'incremento dei prezzi di ampia portata (tra gli altri il carburante e il personale, oltre a richiedere fino a due settimane in più per arrivare alle medesime destinazioni, con tutte le conseguenze: riorganizzazione delle spedizioni e disponibilità delle navi).

Non continuo in dettagli, considerato che il direttore Antonio Fulvi mi ha chiesto specificamente "Che cosa comporta la crisi del Mar Rosso per i traffici del Mediterraneo e in particolare per i porti del Tirreno, Livorno in testa?".

Allo stato attuale, fine della seconda settimana di gennaio, si sta monitorando la situazione, ma non ci sono ancora dati specifici da fornire a questo riguardo, considerato che nel medio termine non dovrebbero esservi ripercussioni significative sui volumi totali. Il centro studi SRM fornisce un possibile scenario nell'immediato, che io condivido: non si entra nel Mediterraneo e si va a sbarcare nel Nord-Europa.

"Molto interessante è anche quello che scrive la mia amica Antonella Teodoro (MDS TRANSMODAL): "con l'avvicinarsi del Capodanno cinese, il 10 febbraio, i vettori potrebbero cercare di dividere i servizi sulle principali linee Asia-Europa. Ad esempio, prima della chiusura delle fabbriche cinesi, gli armatori potrebbero scegliere di schierare navi più grandi dalla Cina verso hub di trasbordo nel Mediterraneo, come Tangeri Med e Algeciras, per poi trasferire i carichi su caricatori più piccoli al fine di completare la tratta finale verso altri porti in Europa". Naturalmente, questo sarebbe operativamente più complicato, sia in termini di tempi che di costi aggiuntivi, ma alleggerirebbe la pressione sull'utilizzo delle navi transoceaniche".

Dover 'dirottare' le navi implica certamente ritardi nel carico e nello scarico anche da e per i porti italiani; soprattutto per quelli di Gioia Tauro, Genova, La Spezia e Trieste, e solo in piccolissima misura per il nostro porto, perché Livorno è più proiettato verso l'Ovest Atlantico.

Porto 2000: adesso arriva

sembra stia arrivando anno a bomba: l'AdSP di Luciano Guerrieri, facendosi forte delle conclusioni del contenzioso così come lo si interpreta a Palazzo Rosciano, sta per inviare al gruppo vincitore (società di Onorato & Msc) il testo definitivo o della concessione, con le limitazioni che consentono al gruppo concorrente Grimaldi di operare anch'esso nel servizio alle navi ro/pax.

La concessione, secondo quanto si apprende da palazzo Rosciano, sarà sul-aut: nel senso che se non dovesse essere accettata, costringerebbe l'Autorità portuale a dichiarare nulla la gara, riaprendo il tutto.

Siamo in sostanza a un passaggio importante nella vicenda, anche perché nel frattempo si sono fatte avanti altre scelte indipendenti dall'AdSP: in particolare l'imminente passaggio del TDT (Terminal Darsena Toscana) al gruppo Grimaldi, che potrebbe così potenziare nelle aree eccedenti ai traffici container dello stesso terminal i propri servizi ro/pax. Guerra e pace sulle banchine e, come finirà?