



LE PREVISIONI SUL CICLO MONDIALE DEI MERCATI

Economia, si torna al pre-Covid

Ma a frenare sono ancora l'inflazione, i turbamenti delle guerre e le minacce di riduzione nell'import di acciaio e alluminio

Assonautica: il paradosso dell'ETS



Giovanni Acampora

ROMA – Giovanni Acampora, presidente nazionale dell'Assonautica, è intervenuto nei giorni scorsi a Bruxelles alla sesta edizione dello "European Parliament of Enterprises 2023", il più grande evento dedicato alle imprese a livello

(segue a pagina 8)

MILANO – La principale previsione sulla crescita economica globale per il 2024 è un ritorno ai ritmi pre-pandemici, con crescita trimestrali di circa lo 0,5% e un calo dell'inflazione intorno al 3%: un panorama in cui ci si aspetta una situazione di sostanziale stallo dei prezzi dei rottami metallici nel corso del prossimo anno. Sono queste le tendenze emerse in occasione di Outlook Mercati 2024, il tradizionale evento annuale in cui importanti esperti di settore presentano prospettive e previsioni per l'anno successivo nell'ambito dei mercati italiani e internazionali di metalli, acciai, rottami e molto altro. All'evento, organizzato da FT Mercati con il patrocinio di Assofermet, ha partecipato anche Cinzia Vezzosi, vicepresidente di Assofermet, che ha tra l'altro illustrato l'andamento e le possibili evoluzioni del mercato dei rottami metallici.

Per il 2024 non ci si aspettano particolari riprese di prezzi dei rottami, né cambiamenti dello scenario a cui abbiamo assistito negli ultimi periodi: è la sintesi del quadro di uno dei settori rappresentati da Assofermet. Secondo Cinzia Vezzosi, "le principali sfide e tendenze che hanno riguardato l'economia internazionale nel 2023 continueranno a influenzare il mercato dei rottami anche nel 2024: decarbonizzazione, costi dell'energia e aumento dei tassi di interesse sono solo alcune

(segue a pagina 8)



Una gara per ogni pétalo?

ROMA – L'interrogativo se lo stanno ponendo a Roma, in ambito Ministero delle Regioni: perché ad oggi buona parte delle gare indette dalle Regioni - per loro competenza di legge - per i servizi dei traghetti della "contiguità territoriale" sono andate deserte o annullate?

Prendiamo il caso della Regione Toscana. La compagnia regionale Toremar, che ha quasi cinquant'anni di vita e da quasi venti è gestita da un ramo del Gruppo Onorato,

(A.F.)

(segue a pagina 8)

Da rifare la gara per Porto 2000?

LIVORNO – Presto o tardi, tutti i nodi vengono al

(A.F.)

(segue a pagina 8)

DALL'ASSEMBLEA ANNUALE DI CONFETRA

Difesa delle AdSP e sul Brennero

Le priorità di una politica energetica che non diventi punitiva per il trasporto - Gestione comune dei varchi alpini

Biocarburanti: RINA e armatori verso le scelte

GENOVA – RINA, in collaborazione con Assarmatori e Confitarma, ha presentato il documento "Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima". Lo studio, che contiene le considerazioni del Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima, si propone di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio.

Grazie al dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e fornitori di tecnologie e combustibili, il comitato ha identificato in un sistema normativo internazionale omogeneo e nella collaborazione dei player del comparto i principali acceleratori per la riduzione delle emissioni di CO2.

Il trasporto internazionale via mare - sottolinea lo studio - rappresenta oggi meno del 3% delle emissioni di carbonio antropogeniche mondiali. Al fine di raggiungere i target stabiliti

(segue a pagina 8)



Carlo De Ruvo

ROMA – La transizione verde della logistica "parte da un progetto nazionale di decarbonizzazione della movimentazione urbana delle merci". Questa la proposta avanzata da Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, durante l'assemblea annuale dedicata alla grande sfida della sostenibilità, che si è tenuta all'Acquario romano e che ha visto

(segue a pagina 8)



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

DALLE ULTIME PROSPEZIONI, CI SONO 80 MILIONI DI TONNELLATE

Idrocarburi sotto nostri mari



ROMA – Energia elettrica OK per la protezione ambientale doverosa. Ma come far fronte alle crescenti esigenze dell'Italia in fatto di consumi, in attesa che i programmi sul nucleare "pulito" (verso cui ci si starebbe orientando) diventino fatti concreti?

(segue a pagina 8)

CON LA CONFERMA DEL PRESIDENTE RUGGERONE

Nuovo direttivo Assologistica

MILANO – Assologistica, l'associazione di riferimento nel settore della logistica e del trasporto merci, ha annunciato la conferma di Umberto Ruggerone alla presidenza per il suo secondo mandato biennale.

Il presidente Ruggerone, durante l'insediamento del nuovo Consiglio, ha ringraziato per la rinnovata fiducia, e ribadito il suo impegno a sostenere

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 8)



Umberto Ruggerone



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 513469
amm.memlogistica@gmail.com
Via della Ferrovia, 15
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Per evitare un mare di guai...

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

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



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

GIGONI

ARREDA IL TUO LAVORO

SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO

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

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA																																								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	11	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>SP</th> <th>AN</th> <th>CIV.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ANAHITA</td> <td>MT346A</td> <td>27-11</td> <td>24-11</td> <td>28-11</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC CADIZ</td> <td>MT347A</td> <td>4-12</td> <td>1-12</td> <td>5-12</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC SARA ELENA</td> <td>MT349A</td> <td>11-12</td> <td>8-12</td> <td>12-12</td> <td>5</td> <td>9</td> <td>19</td> <td>11</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS	MSC ANAHITA	MT346A	27-11	24-11	28-11	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC CADIZ	MT347A	4-12	1-12	5-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC SARA ELENA	MT349A	11-12	8-12	12-12	5	9	19	11	19
	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS																																
	MSC ANAHITA	MT346A	27-11	24-11	28-11	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																
	MSC CADIZ	MT347A	4-12	1-12	5-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																
MSC SARA ELENA	MT349A	11-12	8-12	12-12	5	9	19	11	19																																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	12	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CIVIT.</th> <th>SP</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC SARA ELENA</td> <td>MC348A</td> <td>30-11</td> <td>6-12</td> <td>28-11</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC BRUNELLA</td> <td>MC349A</td> <td>7-11</td> <td>13-12</td> <td>4-11</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC GIULIA</td> <td>MC350A</td> <td>14-12</td> <td>20-12</td> <td>12-12</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC SARA ELENA	MC348A	30-11	6-12	28-11		Vedi	Vedi	Vedi	MSC BRUNELLA	MC349A	7-11	13-12	4-11	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC GIULIA	MC350A	14-12	20-12	12-12	19	19	19	19				
	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC SARA ELENA	MC348A	30-11	6-12	28-11		Vedi	Vedi	Vedi																																	
	MSC BRUNELLA	MC349A	7-11	13-12	4-11	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																	
MSC GIULIA	MC350A	14-12	20-12	12-12	19	19	19	19																																		
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NORTHERN JUBILEE</td> <td>MA345A</td> <td>23-11</td> <td>26-11</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>APL DETROIT</td> <td>ONNHDE</td> <td>30-11</td> <td>3-12</td> <td>Serv.</td> <td>Serv. 4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>CONTI CORTESIA</td> <td>MA347A</td> <td>7-12</td> <td>10-12</td> <td>19</td> <td>(Via SP)</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	NORTHERN JUBILEE	MA345A	23-11	26-11	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	APL DETROIT	ONNHDE	30-11	3-12	Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	CONTI CORTESIA	MA347A	7-12	10-12	19	(Via SP)	19	19								
	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																		
	NORTHERN JUBILEE	MA345A	23-11	26-11	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																		
	APL DETROIT	ONNHDE	30-11	3-12	Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.																																		
CONTI CORTESIA	MA347A	7-12	10-12	19	(Via SP)	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CONTSHIP OAK</td> <td>YY348R</td> <td></td> <td>28-11</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CONTSHIP OAK</td> <td>YY349R</td> <td></td> <td>5-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CONTSHIP OAK</td> <td>YY350R</td> <td></td> <td>12-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	CONTSHIP OAK	YY348R		28-11						CONTSHIP OAK	YY349R		5-12						CONTSHIP OAK	YY350R		12-12									
	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																	
	CONTSHIP OAK	YY348R		28-11																																						
	CONTSHIP OAK	YY349R		5-12																																						
CONTSHIP OAK	YY350R		12-12																																							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcellona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	14	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC IRINA</td> <td>FJ347E</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>28-11</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC SIXIN</td> <td>FJ348E</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>5-12</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC GULSUN</td> <td>FJ349E</td> <td></td> <td>16</td> <td>12-12</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC IRINA	FJ347E		Vedi	28-11	Vedi	Vedi	Vedi	MSC SIXIN	FJ348E		Serv.	5-12	Serv.	Serv.	Serv.	MSC GULSUN	FJ349E		16	12-12	15	19	19								
	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC IRINA	FJ347E		Vedi	28-11	Vedi	Vedi	Vedi																																		
	MSC SIXIN	FJ348E		Serv.	5-12	Serv.	Serv.	Serv.																																		
MSC GULSUN	FJ349E		16	12-12	15	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																																										
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	14 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC RHIANNON</td> <td>AC346A</td> <td>22-11</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>23-11</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>16</td> <td></td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC RHIANNON	AC346A	22-11		Vedi	23-11	Vedi	Vedi	Vedi					Serv.		Serv.	Serv.	Serv.				16		19	19	19	19				
	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC RHIANNON	AC346A	22-11		Vedi	23-11	Vedi	Vedi	Vedi																																	
					Serv.		Serv.	Serv.	Serv.																																	
			16		19	19	19	19																																		
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																																										
ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	14 TRIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC KAYLEY</td> <td>FD348E</td> <td>29-11</td> <td></td> <td></td> <td>1-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC MARTINA MARIA</td> <td>FD349E</td> <td>9-12</td> <td></td> <td></td> <td>8-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC MONICA CRISTINA</td> <td>FD350E</td> <td>13-12</td> <td></td> <td></td> <td>15-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC KAYLEY	FD348E	29-11			1-12				MSC MARTINA MARIA	FD349E	9-12			8-12				MSC MONICA CRISTINA	FD350E	13-12			15-12							
	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC KAYLEY	FD348E	29-11			1-12																																				
	MSC MARTINA MARIA	FD349E	9-12			8-12																																				
MSC MONICA CRISTINA	FD350E	13-12			15-12																																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CONTSHIP NEW</td> <td>YA348A</td> <td>2-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>CONTSHIP NEW</td> <td>YA349A</td> <td>9-12</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>CONTSHIP NEW</td> <td>YA350A</td> <td>16-12</td> <td></td> <td>2</td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	CONTSHIP NEW	YA348A	2-12		Vedi	Vedi	Vedi	CONTSHIP NEW	YA349A	9-12		Serv.	Serv.	Serv.	CONTSHIP NEW	YA350A	16-12		2	5	19												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	CONTSHIP NEW	YA348A	2-12		Vedi	Vedi	Vedi																																			
	CONTSHIP NEW	YA349A	9-12		Serv.	Serv.	Serv.																																			
CONTSHIP NEW	YA350A	16-12		2	5	19																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
MAROCCO - Casablanca.	16	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC BRIANNA</td> <td>YM348A</td> <td>2-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC TAMARA</td> <td>YM349A</td> <td>9-12</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC PLATINUM III</td> <td>YM350A</td> <td>16-12</td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC BRIANNA	YM348A	2-12		Vedi	Vedi	Vedi	MSC TAMARA	YM349A	9-12		Serv.	Serv.	Serv.	MSC PLATINUM III	YM350A	16-12		1	5	19												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	MSC BRIANNA	YM348A	2-12		Vedi	Vedi	Vedi																																			
	MSC TAMARA	YM349A	9-12		Serv.	Serv.	Serv.																																			
MSC PLATINUM III	YM350A	16-12		1	5	19																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..	17	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>12</td> <td>7 e 8</td> <td></td> <td>13bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			Vedi	Vedi		Vedi						Serv.	Serv.		Serv.						12	7 e 8		13bis							
	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS																																	
			Vedi	Vedi		Vedi																																				
			Serv.	Serv.		Serv.																																				
		12	7 e 8		13bis																																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	18	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ANAHITA</td> <td>MT346A</td> <td>24-11</td> <td>27-11</td> <td>28-11</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC CADIZ</td> <td>MT347A</td> <td>1-12</td> <td>4-12</td> <td>5-12</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC INDIA</td> <td>MT348A</td> <td>8-12</td> <td>11-12</td> <td>12-12</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS	MSC ANAHITA	MT346A	24-11	27-11	28-11	Vedi			MSC CADIZ	MT347A	1-12	4-12	5-12	Serv.			MSC INDIA	MT348A	8-12	11-12	12-12	4										
	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC ANAHITA	MT346A	24-11	27-11	28-11	Vedi																																				
	MSC CADIZ	MT347A	1-12	4-12	5-12	Serv.																																				
MSC INDIA	MT348A	8-12	11-12	12-12	4																																					

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE	VOY DA	BA VE RA AN GOA TS GIT CAT							CARICO DIRETTO PER:
			BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	
	MSC MIA SUMMER	AE346A	21-11	20-11			19-11			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ASLI	AE347A	28-11	27-11			26-11			
	MSC MIA SUMMER	AE348A	5-12	4-12			3-12			
	MSC RHIANNON	AC346A					20-11			EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTIA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC JULIANA III	AC347A				25-11	27-11			
	MSC PAMIRA III	AC348A				2-12	4-12			
	MSC NILGUN	AB347A	22-11	24-11			23-11	25-11		PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC GIANNA III	AB348A	29-11	1-12			30-11	2-12		
	MSC JENNY II	AB349A	6-12	8-12			7-12	9-12		
	MSC ESHA F	AY347R	23-11				25-11			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ESHA F	AY348R	30-11				2-12			
	MAERSK HALIFAX	347E					28-11			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HUACHO	348E					5-12			
	MAERSK HONG KONG	349E					11-12			
	BURAK BAYRAKTAR	AS347A	23-11	25-11			22-11			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MED SAMSUN	AS348A	30-11	2-12			29-11			
	MED TRABZON	AS349A	7-12	9-12			6-12			
	LUEBECK	AA347A	22-11	19-11			21-11			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC CHARLOTTE	AA348A	29-11	26-11			28-11			
	SPIRIT OF CHENNAI	AA349A	6-12	3-12			5-12			

CONSEGNATA DA FINCANTIERI AD ANCONA

Ecco la terza "Seven Seas"



ANCONA – "Seven Seas Grandeur", la terza nave da crociera di lusso che Fincantieri ha realizzato per Regent Seven Seas Cruises, brand di lusso del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., è stata consegnata presso lo stabilimento di Ancona. Fincantieri ha realizzato tutte e tre le navi di lusso della classe Explorer, "Seven Seas Explorer" nel 2016, "Seven Seas Splendor" nel 2020 e ora "Seven Seas Grandeur": come le prime due unità della classe, "Seven Seas Grandeur" ha circa 55.500 tonnellate di stazza lorda e ospiterà a bordo solo 746 passeggeri, con un rapporto personale-ospiti tra i più alti del settore.

L'unità è stata inoltre costruita adottando le più avanzate tecnologie in tema di protezione ambientale. L'allestimento è stato particolarmente ricercato, con una grande attenzione all'esperienza a



Nelle foto: La nave e la cerimonia di consegna.

bordo dei passeggeri.

Oltre a "Regent Seven Seas Cruises", fanno parte di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. i brand Norwegian Cruise Line (NCL), che riceverà da Fincantieri altre quattro unità della classe Prima nei prossimi anni, e Oceania Cruises, per cui il per cui il gruppo ha già

consegnato "Vista", la prima di due navi di nuova generazione della "classe Allura", con la seconda in consegna nel 2025. Dal 2016 Fincantieri e Lloyd's Register collaborano con Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. su tutti i brand del gruppo per realizzare la nuova generazione di navi.

DA C3 TRASPIRTI INSIEME A BOSCH

Guida autonoma e TIR



PERUGIA – Sempre più verso il futuro, anche se andrebbe adottato criterio di don Ferrer nei Promessi Sposi: Adelante, ma cum iudicio. Comunque, avanti. Così C3 Trasporti, il gruppo pionieristico nel settore del trasporto pesante il

cui impegno per la sostenibilità ambientale - sottolinea il gruppo - è senza paragoni, annuncia il proprio supporto tecnico alla multinazionale Bosch nel progetto che contribuisce allo sviluppo delle funzioni di guida autonoma.

L'iniziativa denominata "Visual Data Collection" mira a raccogliere dati e immagini essenziali per spingere sull'avanzamento della guida assistita e automatizzata. Il progetto affronta una delle sfide più grandi del settore: la necessità di raccogliere dati approfonditi e diversificati per addestrare gli algoritmi di intelligenza artificiale (IA) che consentiranno ai veicoli di operare in modo sicuro e indipendente. Questa sistema di assistenza automobilistica condizionale di livello 2+ (SAE), assume il compito di guida in determinati casi d'uso, ma il conducente dovrà comunque essere in grado di esercitare il controllo. Attraverso questa partnership, LC3 Trasporti sta ora contribuendo alla creazione di un database necessario per l'elaborazione degli scenari di guida automatizzata di domani, lavorando così in prospettiva sulla propria sostenibilità sociale, con particolare attenzione alla tutela e alla sicurezza dei propri driver che ne beneficeranno.

BLOCCHATE A LIVORNO DALLA GUARDIA DI FINANZA

Scippatrici con bimbi al seguito

LIVORNO – L'isola felice, come un tempo era definita la nostra città sul piano della delinquenza, non è poi tanto felice: è successo infatti che martedì una pattuglia di "Baschi Verdi" del gruppo Livorno, richiamata dalle urla di una comitiva di turisti è prontamente intervenuta, nel centro del capoluogo labronico per contrastare uno scippo: ed è stata fortuna per i turisti che ci fossero i finanziari nelle vicinanze.

In dettaglio, una coppia di croceristi americani di San Francisco, sbarcati per una visita turistica alla città da una nave da crociera, durante l'attesa di un mezzo pubblico ha subito un repentino furto da parte di due donne maggiorenti, con tanto di rispettivi bambini al seguito. La pattuglia del corpo notava immediatamente la coppia in difficoltà e le segnalazioni di aiuto da parte della comitiva nei confronti delle due, subito in fuga. I militari quindi riuscivano a bloccare le due donne segnalate, in piena sicurezza



e senza che si verificasse alcuna problematica.

Dalle successive perquisizioni non è stata ritrovata la refurtiva, evidentemente subito occultata o passata ad altri. Le due responsabili sono state comunque individuate e il fatto segnalato all'Autorità Giudiziaria. I due croceristi non hanno peraltro inteso sporgere

alcuna querela, pur ringraziando i finanziari per il pronto intervento e la professionalità dimostrata.

Nella sostanza, è dunque importante stare all'erta anche nella città labronica perché gli episodi degli scippi - ben noti nelle grandi località turistiche - evidentemente sono collegati alla crescita dei croceristi sulle strade toscane.

SU UN AUTOBUS ALL'IMBARCO NEL PORTO DI LIVORNO

La Finanza intercetta le "bionde"



LIVORNO – Sempre alta l'attenzione nel porto labronico da parte delle Fiamme Gialle e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), non solo nella lotta al traffico di stupefacenti e alle frodi, ma anche per contrastare il contrabbando di sigarette.

Stavolta la sinergia operativa tra finanziari e doganieri scaturisce da una ponderata analisi dei rischi effettuata sulle navi passeggeri in arrivo e partenza da e per la Corsica; una rotta attiva tutto l'anno e sempre molto frequentata, sia da turisti che

da mezzi commerciali.

Gli operanti si sono posizionati in porto e hanno selezionato diversi soggetti e mezzi da controllare, in procinto di imbarcarsi per la Francia.

In particolare l'attenzione si è concentrata su un autobus proveniente dalla Romania, con a bordo diversi passeggeri e relativi bagagli.

È stato quindi effettuato un controllo doganale su alcune persone presenti a bordo, in particolare due uomini che manifestavano evidente nervosismo; dall'ispezione

dei loro bagagli è quindi emerso come trasportassero illecitamente ben 66 Kg di cd. "tabacchi lavorati esteri" (T.L.E., ossia le "bionde di contrabbando").

Il carico irregolare è stato sequestrato e i due uomini sono stati denunciati alla Procura della Repubblica per le ipotesi delittuose previste dagli artt. 291-bis (contrabbando di tabacchi lavorati esteri) e 291-ter (circostanze aggravanti del delitto di contrabbando di tabacchi lavorati esteri) del Testo Unico Leggi Doganali.

GESTA®
Società Benefit

Per operatori logistici, aziende portuali e ADSP, dal 1994, risolviamo situazioni complesse

salute e sicurezza sul lavoro & RSPP
GDPR & protezione dei dati personali
231 & OdV
sistemi di gestione
sostenibilità & ESG

consulenza aziendale | consulenza legale | formazione

gestaconsulenza.it
info@gestaconsulenza.it

FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

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

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





LA CAMPAGNA NAZIONALE CONTRO L'USO NEL SETTORE ITTICO

No alle cassette di polistirolo



Nelle foto: Le "famigerate" cassette.

VIAREGGIO – Ha preso il via ieri, venerdì, la campagna nazionale di Marevivo "BlueFishers", per combattere l'inquinamento marino da polistirolo, coinvolgen-

do i pescatori della piccola pesca artigianale nella sostituzione delle cassette di polistirolo con cassette di polipropilene riutilizzabili e riciclabili, nel rispetto dei principi

dell'economia circolare. L'obiettivo - spiega Marevivo - è quello di contribuire a ridurre al minimo il numero di cassette di polistirene espanso utilizzate nel settore ittico, mantenere alta l'attenzione sul problema dell'inquinamento causato da questo materiale e, al tempo stesso, lavorare con i pescatori per aumentare la consapevolezza dell'importanza delle buone pratiche ambientali e valorizzare il loro ruolo di sentinelle del mare. Le cassette di polistirolo possono oggi essere positivamente sostituite da altre in materiale perfettamente riciclabile: e nella manifestazione di ieri a Viareggio sono stati illustrati tutti i materiali che possono o essere usati con vantaggi non solo per l'ambiente ma anche per i costi.

DALLA FEDERAZIONE DEL MARE E DA MAREVIVO

Salvamare, troppi ritardi



Nella foto: Mario Mattioli e Rosalba Giugni.

ROMA – Sembra impossibile un'attesa così lunga su un provvedimento che da tutte le parti viene sollecitato: eppure già l'11 maggio 2022, la legge Salvamare è stata definitivamente approvata dal Senato per poi essere pubblicata sulla

Gazzetta Ufficiale del 10 giugno 2022 come legge 17 maggio 2022, n. 60 recante «Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare»: ma da allora non sono arrivati i decreti

attuativi e tutto è fermo. Questo importante provvedimento - ha ricordato Rosalba Giugni presidente di Marevivo - disciplinando il recupero dei rifiuti in mare, nei laghi, nelle lagune e nei fiumi e promuovendone il riuso, potrebbe avere ricadute importanti a sostegno della vita marina e dello sviluppo di una economia del mare più sostenibile. Purtroppo, l'entusiasmo di istituzioni enti e imprese si è spento nel corso di questi 17 mesi a causa della lunga attesa dell'approvazione dei decreti attuativi che rendano finalmente operativa questa importante Legge. "Per questo la Federazione del Mare, che rappresenta le principali associazioni del cluster marittimo italiano - ha detto il presidente della Federazione Mario Mattioli - manifesta il suo sostegno al flashmob promosso da Marevivo per sollecitare il governo e tutti i ministeri competenti ad agire in fretta per approvare i decreti attuativi di ogni singolo articolo della legge Salvamare e attuare finalmente le azioni concrete necessarie previste dal provvedimento legislativo".

PER LA GESTIONE AMBIENTALE DEI SUOI CANTIERI

Italian Sea Group è ISO 14001

MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group ha ottenuto la certificazione ISO 14001:2015, confermando il proprio commitment verso la sostenibilità ambientale e proseguendo nell'implementazione del piano ESG della Società. Rilasciata da RINA, uno degli enti di certificazione accreditati più autorevoli a livello internazionale, la certificazione è stata ottenuta per i cantieri di Marina di Carrara e La Spezia, a conferma dell'adozione di un efficace sistema di gestione

ambientale da parte della Società. "Da sempre The Italian Sea Group pone grande attenzione alla riduzione degli impatti ambientali generati dal business, promuovendo un consumo consapevole ed efficiente delle risorse e una meticolosa politica di riduzione degli sprechi" - ha commentato Giovanni Costantino, fondatore & ad di The Italian Sea Group. "Ritengo che la creazione di un business sempre più sostenibile non possa prescindere dalla gestione siste-



Giovanni Costantino

mica degli aspetti ambientali. Con l'ottenimento della certificazione ISO 14001 compiamo un passo ulteriore verso il miglioramento delle nostre performance ambientali e verso la creazione di valore sostenibile per i nostri stakeholder e per l'intera comunità". La certificazione ISO14001:2015 si aggiunge alle altre certificazioni di cui la Società dispone: ISO9001:2015 Sistema di Gestione della Qualità e ISO45001:2018 Sistema di Gestione della Sicurezza e della Salute sul luogo di lavoro.

CON NUOVO MARCHIO E FORTI INVESTIMENTI

CAB LOG più sostenibilità



VERONA – Il settore dei trasporti, si sa, è considerato tra i più inquinanti. CAB LOG, con una visione volta al futuro e alla sostenibilità, ha lanciato ante tempus un ambizioso piano di investimenti per rendere la sua flotta ecologica e i suoi magazzini ecosostenibili e per valorizzare il proprio personale attraverso un programma innovativo di formazione. Questi progetti non solo riducono l'impatto ambientale - afferma l'azienda - ma testimoniano anche un impegno concreto verso una visione di business etico e sostenibile. Per quanto riguarda i magazzini, i due nuovi hub che l'azienda si appresta ad aprire hanno ottenuto il livello GOLD della certificazione LEED, oltre ad essere concepiti

per una gestione interna a tutela ambientale attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici, illuminazione a led basso consumo con sistema di regolazione "dimmerabile" al fine del funzionamento dell'impianto secondo l'effettiva necessità, l'acquisto di carrelli con batterie al litio, l'utilizzo di materiali eco-compatibili, anche per quelli di consumo operativo (film biodegradabile, imballi riciclabili, carta riciclata, etc), la riduzione del packaging e la dematerializzazione documentale, il contenimento dell'utilizzo dell'acqua potabile e non. Oltre a questo, le piattaforme saranno già predisposte per l'utilizzo di mezzi a gas ed elettrici e in prossimità di raccordi ferroviari per lo sviluppo dell'intermodalità.

Si tratta dello spazio di Oppeano (VR), cinquantamila metri quadri inaugurati ad inizio ottobre, e degli ottantamila metri quadri di Vidigulfo (PV), pronti a fine 2024. Sui magazzini delle venti filiali (CAB LOG supera i 150 milioni di fatturato, opera su oltre 360 mila metri quadri coperti con più di 300 mezzi di proprietà) sono stati installati ottantamila metri quadri di pannelli solari, ai quali presto verranno accoppiate batterie di ricarica e colonnine per i veicoli elettrici. Nel centro della città di Milano, poi, due furgoni completamente elettrici porteranno a termine le consegne dell'ultimo miglio. Il tutto mentre aumentano i mezzi LNG ed euro 6 nella flotta aziendale. Alcuni di questi saranno alimentati da un biocombustibile (HVO) che garantisce la sostenibilità della filiera, è in corso un progetto pilota su due mezzi per verificarne la resa. Per dare ancora più valore a quanto detto, CAB LOG lancia un nuovo logo (nella foto). CAB LOG non si ferma alla sostenibilità ambientale ma si estende anche a quella sociale attraverso la creazione della CAB LOG Academy con l'obiettivo di offrire corsi di formazione avanzati per gli autisti, attuali e futuri, concentrandosi non solo sulle competenze tecniche ma anche sullo sviluppo personale, oltre a supportare economicamente l'ottenimento della patente CE + CQC.

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



LA PROSSIMA SETTIMANA A PACENGO DI LAZISE

Vigilia del Global Summit L&M



TORINO – Global Summit Logistics & Manufacturing (hashtag ufficiale #GLMSummit23) è l'evento B2B a carattere nazionale dedicato alla business community dell'intralogistica e della produzione, che ogni anno si tiene a Pacengo di Lazise (Verona). Siamo ormai alla vigilia - la manifestazione è per mercoledì e giovedì prossimi, 22 e 23 novembre la partecipazione appare notevole, anche considerando i tempi dove le incertezze sono maggiori delle certezze.

Il summit - ricorda l'organizzazione - è stato ideato con l'obiettivo di favorire, attraverso il meccanismo del business matching, incontri pianificati e personalizzati, workshop, conferenze e tavole rotonde, l'interazione tra esperti

di servizi, soluzioni innovative e sistemi integrati per la logistica industriale e la produzione.

Durante la due giorni di expo è possibile conoscere strategie, strumenti, casi di studio e tecniche in linea con le necessità delle singole aziende, che incontrano espositori e specialisti in funzione delle esigenze del momento e delle pianificazioni a medio e lungo termine.

Gli eventi Global Summit sono infatti concepiti per facilitare la creazione di una community che guarda al futuro in termini di partnership e sinergie tra le aziende in ottica di innovazione e crescita.

L'altro aspetto peculiare dell'appuntamento sono le 33 conferenze e la tavola rotonda conclusiva: in aula si parlerà di "Enterprise

WMS 5.0: scelta vincente per una logistica avanzata, guida alle caratteristiche software" con Infolog, di "E-Commerce & Automotive: il nuovo magazzino multipiano per la gestione di ordini realizzato da LCS" con LCS, di "Factory ERP: software 'cucito su misura' che si adatta a te e alle tue necessità con Intesi e di "Come rendere più sostenibile la tua logistica a livello economico ed ambientale" con Smeup e Cargoful.

Nella due giorni gardesana sono previste anche occasioni di networking più informali: i lunch e gli aperitivi conviviali vogliono infatti favorire le relazioni professionali negli spazi del TH Lazise - Hotel Parchi del Garda in un clima più conviviale.

GRAZIE A UNICREDIT PER LA RIMORCHIATORI AUGUSTA

Il tug "Città di Siracusa"

CATANIA – Watson Farley & Williams ("WFW") ha assistito UniCredit S.p.A. ("UniCredit") nell'ambito di un'operazione di finanziamento navale in favore della società italiana Rimorchiatori Augusta S.r.l. ("Rimorchiatori Augusta") interamente controllata dalla società armatoriale Rimorchiatori Mediterranei S.p.A. ("Rimorchiatori Mediterranei"), tra i primi operatori di rimorchio portuale nel mondo con circa 170 mezzi e oltre 1.000 dipendenti operativi in Europa, Asia e Sud America.

L'operazione, nello specifico, ha consentito a Rimorchiatori Augusta di reintegrare le risorse finanziarie utilizzate per il pagamento del prezzo di acquisto del rimorchiatore denominato "Città di Siracusa" battente bandiera italiana (il "Rimorchiatore").

Il rimorchiatore, realizzato dal cantiere navale turco Sanmar Denizcilik Ve Makina Ticaret AS ed attualmente iscritto nel registro matricole del Compartimento Marittimo di Catania - scrive nel rapporto la WFW - si caratterizza per una velocità massima di 12 nodi e una potenza di traino di oltre 60 tonnellate che consentono



© Tony Lane MarineTraffic.com

di ottenere la massima efficienza nell'esecuzione di attività di movimentazione di navi offshore. Il rimorchiatore, inoltre, è uno dei primi conformi alla normativa relativa alle emissioni IMO Tier III ad operare nei porti italiani, con un livello di funzionamento all'avanguardia, a basse emissioni e a basso impatto ambientale.

Il team di WFW che ha as-

sistito UniCredit per tutti gli aspetti connessi alla redazione e negoziazione della documentazione finanziaria, è stato guidato dall'avvocato Furio Samela, Partner e responsabile del Dipartimento di Diritto Marittimo in Italia, coadiuvato dalla senior Associate Antonella Barbarito e dagli Associate Beatrice D'Amato e Sergio Napolitano.

SECONDO IL RAPPORTO DESI DELL'UNIONE EUROPEA

L'Italia in ritardo sul digitale

BRUXELLES – Qual è lo stato di digitalizzazione dell'Italia? «Oltre la metà degli italiani non dispone di competenze digitali di base» mettono in evidenza gli analisti della start-up innovativa Sharing Media SRL (www.sharingmedia.com) riferendosi a quanto emerge dall'ultimo «Rapporto DESI», il rapporto della Commissione Europea che indaga il grado di digitalizzazione dei 27 Paesi membri dell'Unione Europea nel quale l'Italia si colloca questa volta in diciottesima posizione.

Secondo il rapporto - inoltre - solo il 60% delle piccole e medie imprese italiane ha raggiunto almeno un livello base di intensità digitale e di utilizzo di servizi in cloud. E neanche la connettività - seppure abbia registrato progressi in termini di diffusione dei servizi a banda larga e di realizzazione della rete - non è allineata agli standard europei.



«Per non parlare dell'utilizzo di servizi pubblici digitali che - seppure abbia fatto registrare una crescita considerevole negli ultimi 2 anni - è riuscito a coinvolgere solo il 40% degli utenti italiani, rispetto ad una media europea del 65%» aggiungono i fondatori della start-up innovativa publi-editoriale Sharing Media SRL e dell'omonimo Quotidiano "Sharing Media" (www.sharing-media.com).

Inoltre, secondo l'ultimo rapporto «ICT nelle Imprese» dell'ISTAT, nelle aziende con più di 10 dipendenti un'impresa su tre è comple-

tamente fuori dai social. Eppure per rimanere competitive e prosperare nel mercato, le aziende - ma anche i professionisti - non possono prescindere dal digitale come parte integrante della loro strategia di crescita e di successo commerciale.

«Investire in questa direzione è l'unica strategia possibile per aumentare la propria competitività e rimanere appetibili sul mercato: oggi più che mai è una strada obbligata» spiegano gli specialisti di Sharing-Media.com.

L'evoluzione tecnologica è sempre più rapida: restare indietro può essere fatale per le nostre imprese. «Ma dal PNRR può venire un nuovo slancio: uno dei suoi obiettivi è proprio quello di incentivare lo sviluppo di competenze digitali, ormai essenziali per cogliere le opportunità dell'innovazione tecnologica e potenziare la crescita economica» concludono gli ideatori di Sharing-Media.com.

SECONDO LE RILEVAZIONI NEL NORD TIRRENO DI ARPA

Con Ciaran, raffiche a 211 km/h

GENOVA – Secondo le rilevazioni del Sistema nazionale per l'Ambiente ARPA, in questo inizio di autunno 2023 la Liguria e la Toscana settentrionale hanno vissuto un'altra mareggiata storica causata dalla tempesta Ciaran.

Confrontando tale tempesta con



quanto accaduto nel 2018, al passaggio della tempesta Vaia, risulta che entrambe hanno causato forti mareggiate con gravi danni alle infrastrutture costiere.

La mareggiata del 2018 fu scatenata da venti di Scirocco, ruotati in corso di evento da Sud, Sud-Ovest, che soffiavano su ampie porzioni di mare partendo dalla Tunisia; inoltre ci fu un ulteriore innalzamento del livello del mare di circa 1 metro per effetto dello storm surge, ossia della brusca diminuzione di pressione al passaggio di Vaia sul Mar Ligure.

La mareggiata del 2023 è stata prodotta invece da una libeccata con venti di burrasca forte da Sud/Sud-Ovest in azione a partire da Gibilterra già dal giorno precedente. Anche in questo caso ci fu un contributo dovuto allo storm surge.

L'evento del 2018 fu decisamente più breve, mentre quello di quest'anno è durato 4 giorni, a causa della sequenza di due tempeste molto simili a distanza di pochi giorni (dopo Ciaran, infatti, c'è stata la tempesta Domingos che ha prodotto i medesimi effetti sul

mediterraneo).

L'onda massima registrata dalla boa di Capo Mele nel 2018 - riferisce ancora l'ARPA - fu di 10,5 metri (il 29 ottobre) con un periodo 11-12 secondi; durante la Ciaran l'onda massima stimata è stata superiore ai 10 mt. In entrambi i casi ingenti i danni alle strutture sulla costa per via del periodo molto lungo, che consente al mare di accumulare tanta energia e risultare molto penetrante lungo la costa. Tuttavia quest'anno i danni strutturali sono stati inferiori, anche a causa della migliore protezione che i nostri porti offrono all'onda di libeccio.

I venti sono stati molto intensi in entrambe le tempeste, anche se quest'anno sono durati per quasi tre giorni. Le velocità massime a Casoni di Suvero (Comune di Zignago a 1070 metri) sono state: il 2 novembre scorso 196 km/h, superati il 5 novembre da una raffica di 211 km/h; nel 2018 "solo" 180 km/h. Ma allora era il fondo scala dell'anemometro, che venne successivamente aumentato proprio per misurare queste intensità.

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/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@lagazzmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore

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

Fotocomposizione

La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



Sticco sped s.r.l.
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

Spedizioni Via Mare	Spedizioni Via Aerea
Spedizioni Via Terra	Magazzini Doganali
Deposito IVA	Rappresentanza Doganale

Uffici e Magazzini: Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103-106 - 80135 Nola (NA)
Sede Legale: Via Vespucci 78 - 80123 Napoli (NA)

L T M
Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl

Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

CON LA PRESTIGIOSA PARTECIPAZIONE DI ACCESSORISTICI E IPER-TECNICI

L'Italia al Metstrade di Amsterdam



AMSTERDAM – C'era tanta Italia all'edizione 2023 del Metstrade Show di Amsterdam, la più grande fiera nautica al mondo di accessori e sistemi marini, in programma dal 15 novembre a ieri. Con circa 1.400 espositori ha registrato migliaia di visitatori da tutta Europa. All'evento erano

presenti 66 aziende italiane, riunite da Confindustria Nautica e dall'Agenzia ICE.

Per questa edizione il Metstrade si è ingrandito con una vasta gamma di padiglioni, tra cui il nuovissimo padiglione start-up, che ha ospitato le startup emergenti del settore; la Next Generation Propulsion Zone,

incentrata su soluzioni rispettose dell'ambiente; il Construction Material Pavilion, che mette in mostra le materie prime e la sostenibilità nella costruzione degli yacht; il Marina & Yard Pavilion, che si rivolge ai professionisti del settore turistico; il Superyacht Pavilion per i prodotti per yacht di lusso e le soluzioni eco-friendly e infine il Foiling Technology Pavilion che offre approfondimenti sulla tecnologia da regata di fascia alta, oltre ad una serie di padiglioni nazionali in rappresentanza di 19 paesi.

Le aziende italiane presenti hanno espresso in special modo nel Construction Material Pavilion e nel Superyacht Pavilion. In particolare significativa la presenza di Amare, Vulkan, U-SAIL, NavalTecnosud, Razeto&Casareto, Navionics, CMC Marine, Schenker Italia, Opac Mare, Castoldi Srl, Floating Life Italy, Boero, Persico Marine.

AFFIDATA ALLE CURE DELLA "GESTIONE BACINI SPA"

L'Alchemist in bacino a Livorno



Nella foto: Lo scafo nel bacino galleggiante.

LIVORNO – L'Alchemist con i suoi 62 metri - scrive il portavoce del cantiere - è cronologicamente l'ultima dimostrazione della competenza e della qualità del lavoro del cantiere navale Gestione Bacini spa di Livorno, fattori che hanno fatto sì che questo yacht fosse loro affidato per il suo ingresso in bacino per il suo primo "tagliando".

La nave da diporto è stata infatti costruita nel 2022 dai cantieri Sanlorenzo ed ha una larghezza massima di 11,9 metri. Strutture in metallo, raggiunge una velocità

di 16,5 nodi, con un pescaggio massimo di 3,2 metri. A bordo trovano comodamente ospitalità 12 passeggeri mentre l'equipaggio può arrivare fino a 14 membri.

Entro le festività natalizie il superyacht, che batte bandiera delle isole Cayman, sarà restituito all'armatore nel suo splendore ed in piena efficienza.

"Questo è uno dei lavori in cui il nostro cantiere è specializzato - afferma il direttore Fabrizio Nelli - insieme al refitting intensivo di yacht di grandi dimensioni. Con-

tempaneamente portiamo avanti l'attività di costruzione: adesso ad esempio abbiamo in realizzazione sovrastrutture in metallo per megayacht di 44, 47 e 50 metri".

"Abbiamo previsioni di crescita per le nostre tipologie di lavoro - commenta il presidente Marco Fiorillo - e ci stiamo organizzando per poter dare nei prossimi anni al cantiere spazi e strutture più adeguati alle possibilità di sviluppo che ci sono nel settore dei megayacht, sia per la costruzione, che per la riparazione ed il refitting".

IL QUASI-GOMMONE TUTTOSPAZIO

Ecco Sacs Rebel 50 G



MILANO – Non è un gommone in senso classico: ma non è nemmeno la solita barca a cui tutti sono abituati. Questo nuovo 50 piedi del cantiere gommonautico Sacs è una Rebel al 100%, una rebel pura. Il nuovo Sacs Rebel

50 G - recita la presentazione - è per quell'armatore che vuole una barca chiusa, protetta per andare dove vuole, ma con spazi esterni importanti da vivere; con in più il grande bottazzo, cioè quell'elemento protettivo intorno alle

murate, che permette a chi governa la barca di avere quella sensazione di sicurezza, ad esempio quando si manovra in porto, propria del gommone. E che proprio come su un gommone ore stabilità a barca ferma, senza eccessivo rollio.

questo 50' è lungo 15,30 metri ed è largo ben 5 metri. Un baglio importante che viene confermato anche dallo spazio a bordo anche se in parte viene "assorbito" dai tubolari. Autonomia quanta se ne vuole a bordo ci sono due serbatoi da 940 litri e uno da 450 litri di acqua. Con due 2 Volvo D-11 con IPS950 (da 725 cavalli l'uno) si arriva ad una velocità massima di 36 nodi, mentre la crociera si attesta intorno ai 28 nodi. Due ordini di velocità che realisticamente parlando rappresentano l'optimum per chi non ha velleità da spacca-ossa.

PER SOSTENERE LA CAMPAGNA CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE

Una "cima rossa" della LNI

ROMA – La Lega Navale Italiana lancia "Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne": la campagna nazionale che unisce le sezioni e Delegazioni della LNI in tutta Italia contro ogni forma di violenza di genere.

Sabato prossimo 25 novembre, in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, l'associazione promuove una serie di iniziative solidali, culturali e sportive nelle diverse sedi per sensibilizzare la cittadinanza e ribadire con fermezza la condanna di "qualsiasi atto di violenza di genere che si traduca o possa provocare danni o sofferenze fisiche, sessuali o psicologiche alle donne", come evidenziato nella risoluzione delle Nazioni Unite (54/134) del 17 dicembre 1999 che istituisce la ricorrenza.

«Assistiamo purtroppo ogni giorno a femminicidi - ha detto il presidente nazionale ammiraglio Donato Marzano - ed episodi di violenza contro le donne, atti che



suscitano orrore e sdegno. La Lega Navale Italiana, come ente pubblico e associazione che conta oltre 55mila soci, di cui 14mila donne di tutte le età, vuole contribuire ad imprimere un deciso "cambio di rotta" con una campagna di sensibilizzazione nazionale che mira non solo a condannare ogni forma di violenza e di sopruso sulle donne, ma anche ad affermare come il mare e la cultura marittima possano essere portatori

di valori quali la solidarietà e il rispetto. Abbiamo deciso di testimoniarlo con una cima rossa, che rappresenta un mezzo di salvataggio per chi è in difficoltà in mare come le donne vittime di violenza. La cima è anche il legame che deve unire ogni giorno tutti i soci della LNI nei valori e nelle azioni concrete contro ogni forma di violenza di genere e per affermare una cultura del rispetto e dell'inclusione».

La LNI è al fianco delle donne vittime di violenza e promuove il servizio pubblico del Dipartimento per le Pari Opportunità 1522, un numero gratuito e un'app, attivi 24 ore su 24 con operatrici specializzate per le richieste di aiuto e sostegno delle vittime di violenza e stalking.

Tutte le informazioni sulla campagna "Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne" sono disponibili sul portale istituzionale www.leganavale.it e sui canali social media della LNI, insieme al calendario delle iniziative nelle diverse sedi.



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

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Una gara per ogni petalo?

È al centro di una consultazione aperta da Firenze tra gli utenti, le istituzioni, i sindacati e le AdSP: consultazione sulla quale abbiamo riferito, propedeutica - come già scritto - al rinvio di un anno della scadenza della concessione. In vista della scadenza prorogata al 31 dicembre 2024, la Regione intende recepire le direttive UE che sono più restrittive, esattamente come hanno fatto in Liguria, in Sicilia e in Calabria. Risultato? Gare fallite, perché nessun armatore - ricordiamo il caso di Caronte & Tourist per le isole minori sicule - ha ritenuto le condizioni di gara accettabili.

In Toremar ovviamente non parlano: di quanto è stato anticipato a Firenze si stanno occupando fior di legali, esperti di shipping e amministrativi. Ma la proposta di arrivare (eventualmente soltanto?) a una gara per ogni linea di traghetti - sono servite sette isole, come i sette petali del bel logo della Toremar - se in linea teorica può essere valida, in linea pratica pone una moltiplicazione di burocrazia, di controlli, di "caveat" vari. Dando per scontato, dicono gli esperti, che già un'unica gara può e deve differenziare le caratteristiche del servizio a seconda delle isole: un cosa è collegare l'Elba, piccola isola/continente - altra è la deserta Pianosa, altra ancora è la turistica Giglio rispetto alle lontane e difficili Gorgona e Capraia.

Infine c'è il fattore navi. Quelle in servizio oggi sono risultate a ogni controllo efficienti e rispettose delle normative, ma rimane il tema del "green washing", ovvero dei carburanti utilizzati: perché su navi di queste dimensioni e di questa struttura, difficile pensare a carburanti davvero green senza dover rivoluzionare la stessa tipologia. Il cold ironing? Se sarà disponibile a Livorno tra qualche anno, assurdo credere di poterlo avere a Capraia o a Rio Marina. Il gas GPL? Idem.

Morale: in chiave pragmatica, è difficile pensare anche a una sola parte della flotta da sostituire in tempi brevi. Vero che la gara dovrebbe valere per 15 anni, ma logica richiederebbe che si stabilissero "step" di aggiornamento pluriennali, però senza volerli già inchiodare alle tecnologie prevedibili d'oggi. Che domani o dopodomani potrebbero già risultate obsolete o peggiorative.

La gara per la Toremar sarà, in sostanza, una cartina di tornasole per il servizio della contiguità territoriale: tenendo conto del fallimento di altre gare regionali, ascoltando non solo la politica ma anche - o soltanto - la tecnica. Non semplice né facile. Ma dobbiamo fare bene: ricorda soci che spesso il meglio è nemico del bene.

Difesa delle AdSP

La partecipazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, della vice presidente Confcommercio Donatella Prampolini e della professoressa di Economia Politica all'Università Roma Tre e componente del CNEL Valeria Termini. Dopo la relazione del presidente Confetra Carlo De Ruvo, i lavori sono stati condotti da Oscar Giannino.

Ci sono forti motivazioni - è stato ribadito - per concentrare l'attenzione sulla decarbonizzazione del trasporto urbano e, in particolare, di merci, per la forte concentrazione di emissioni.



Lanciare, quindi, un progetto nazionale di sperimentazione nei centri urbani e metropolitani della decarbonizzazione della distribuzione delle merci sarebbe certamente utile e propedeutico. "A patto che tutto non si risolva solo con l'allargamento delle ZTL o l'aumento delle tariffe di accesso - ha avvertito De Ruvo - serve anche una trasformazione tecnologica e un quadro coerente e compatibile con i flussi di merci a monte e la distribuzione a valle."

Secondo valutazioni della Confetra su scenari possibili di immatricolazione di nuovi veicoli elettrici di trasporto merci (MOTUS E), nel periodo 2024-2030 potrebbero entrare in esercizio poco meno di mezzo milione di veicoli leggeri e poco meno di centomila veicoli pesanti, con un investimento complessivo, in termini di TCO (Total Cost of Ownership per tipologia di veicolo), stimato in oltre 45 miliardi di euro, la cui sostenibilità richiederebbe, ipotizzando un'incidenza media del 20-25% degli incentivi diretti e indiretti, sui costi di acquisto ed esercizio dei veicoli, circa 9-11 miliardi di euro.

A fronte della necessità di adeguarsi alla manovra green europea, la sfida della decarbonizzazione - neutralità climatica entro il 2050 - per il comparto della logistica appare ancora complessa e onerosa per le necessità infrastrutturali e di coordinamento del settore.

Tanti spunti: "La disciplina dell'autonomia differenziata - ha detto De Ruvo - desta forte preoccupazione nelle imprese di trasporto e logistica, poiché include, tra le materie oggetto del possibile trasferimento di competenze alle Regioni, anche infrastrutture, porti e aeroporti: il rischio è la frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione".

Sulla governance portuale, invece, Confetra pone l'accento sull'esigenza di evitare cambiamenti agli attuali assetti istituzionali delle AdSP, come ulteriori accorpamenti e privatizzazioni, e di puntare piuttosto al rafforzamento della regia nazionale, già prevista dalla normativa vigente.

Va estesa l'esclusione, già concessa all'autotrasporto merci, dalla competenza regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e dal connesso obbligo contributivo, ad altre attività - principali, accessorie e connesse - di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci, tutte liberalizzate e già regolate dal MIT e da altre Amministrazioni competenti come l'autotrasporto merci.

Infine, la questione dei valichi alpini e del Brennero. A questo proposito, secondo Confetra, "sarebbe necessario che la gestione dell'arco alpino fosse coordinata da una struttura comune composta anche dagli stakeholders, che raccolga in tempo reale i dati di traffico e di agibilità e disponga di modelli sempre aggiornati di simulazione multimodale. "È necessaria anche una forte iniziativa politica", ha concluso De Ruvo, "che induca la Commissione europea a tutelare realmente la libera circolazione di merci nel Mercato Interno oltre che a promuovere una gestione coordinata dei transiti sui valichi alpini ed i connessi corridoi europei in situazioni di emergenza."

Biocarburanti: RINA

dalle Nazioni Unite per il 2050 saranno necessari investimenti, non solo nell'introduzione di unità navali alimentate con combustibili alternativi, fortemente dipendenti dalla disponibilità e dalle infrastrutture per il loro trasporto, ma anche

in interventi sulle navi esistenti. Alla luce dell'eterogeneità della flotta e delle principali soluzioni applicabili esaminate, tra cui i biofuels, la cattura dell'anidride carbonica, l'utilizzo del metano liquido, l'energia nucleare, il cold ironing e gli interventi operativi per la riduzione dei consumi, lo studio RINA evidenzia come l'uniformità normativa, sotto l'egida di un organo sovranazionale, sia risultata essere "un abilitatore indispensabile per consentire all'armamento di compiere, nel breve termine, le scelte strategiche necessarie per garantire il raggiungimento degli obiettivi".

Economia, si torna

delle dinamiche che continueranno a essere protagoniste". Per quanto riguarda la decarbonizzazione, pesano molto le tempistiche particolarmente stringenti previste dalla normativa dell'Unione Europea in materia. Da un lato, iniziative come la revisione della Waste Shipment Regulation potrebbero arrivare a limitare eccessivamente la possibilità di esportazione di rottame al di fuori dell'Unione Europea; dall'altro, misure come il CBAM rischiano di creare importanti costi strutturali con cui si dovranno confrontare importatori di acciaio, alluminio e molti altri prodotti. A questi si aggiunge la possibile adozione a fine anno del GASSA, l'accordo fra Unione Europea e Stati Uniti che, se approvato, prevederebbe ulteriori limitazioni all'importazione di acciaio e alluminio. "Se queste misure fossero confermate e dovessero coesistere, nessuno immagina a che livelli potrebbero arrivare i prezzi di acciaio e alluminio", ha dichiarato Cinzia Vezzosi. Alla decarbonizzazione si aggiunge l'aumento dei costi dell'energia: una tendenza di cui si continuano a vedere gli effetti sul mercato in quanto la crescita dei costi energetici è stata ormai assorbita nei prezzi delle materie prime. Si tratta di un effetto inflattivo che rischia di peggiorare ulteriormente nel corso dei prossimi periodi. Non va dimenticato, poi, il tema della deglobalizzazione, vale a dire la rimodulazione dei confini geostrategici ed economici che rischia di rivoluzionare le strategie economiche e commerciali. "Si tratta di eventi che influenzano l'economia mondiale nel suo complesso e che in parte spiegano le nostre previsioni di sostanziale stallo ed equilibrio dei prezzi per i rottami metallici nel corso del 2024", ha concluso Cinzia Vezzosi.

Emilio Rossi, senior partner di Oxford Economics, nel corso della sua relazione ha illustrato le proprie previsioni per il commercio globale nel 2024: l'attuale ciclo economico è a fine corsa e dopo il rimbalzo post-pandemico si tornerà al ritmo di crescita delle economie globali prima del 2020. L'attesa è di una crescita ancora contenuta nel 2024 con variazioni trimestrali intorno allo 0,3%, per poi tornare a un aumento intorno al 3% annuo a livello globale dopo il 2024. Nei prossimi periodi torneranno ad avere centralità le problematiche strutturali con cui si erano fronteggiate le economie avanzate prima del Covid: calo demografico, elevato livello del debito pubblico, bassa crescita della produttività sono solo alcune delle principali cause che influenzeranno i ridotti tassi di crescita. A queste si aggiungono sia la decarbonizzazione sia l'inflazione: nonostante ci si aspetti un calo intorno al 3% nel 2024, la spinta inflattiva fino al 2030 è attesa essere più alta rispetto ai livelli degli ultimi dieci anni. Le economie globali stanno entrando nella fase in cui la transizione energetica e la gestione del rischio geopolitico rendono strutturale un certo grado di inflazione. A proposito di rischi geopolitici, per il quadro macroeconomico il fenomeno della deglobalizzazione è analogo a quanto si è detto per il mercato dei rottami: più che un vero e proprio abbandono delle catene di fornitura globale, le imprese avranno l'esigenza di rimodulare alcune importanti parti dei propri flussi commerciali. In ogni caso, al momento i volumi di scambio rispetto al Pil a livello globale sono più alti che nel 2019: il picco si è raggiunto nel 2021, ma il commercio globale rimane stabilmente sui massimi storici. La tesi della deglobalizzazione, dunque, al momento non trova riscontro nell'economia reale: per quanto l'economia globale possa tornare a livelli di crescita contenuti

nei prossimi anni, la previsione è che si assista a una revisione delle dinamiche commerciali e non a una vera e propria deglobalizzazione. Nel corso di Outlook Mercati si è parlato anche di commercio marittimo in crescita e dell'importanza del canale di Suez per l'Italia. Si è poi affrontato il tema dei mercati valutari, in cui è stata rimarcata la forza del dollaro americano che frena i prezzi delle commodity e condiziona il commercio internazionale, e si è approfondito l'argomento delle politiche monetarie restrittive delle principali Banche Centrali come FED, BCE, BOC, BOJ. Grande attenzione è stata posta sul comparto dei metalli non ferrosi su cui pesa l'elevato tasso d'incertezza. Infine, l'interessante intervento di Assolombarda sul posizionamento delle aziende nelle principali aree geo-economiche.

Assonautica: il paradosso

UE organizzato da Eurochambres, in collaborazione con il Parlamento Europeo. Alla presenza di oltre 700 uomini e donne d'affari provenienti da decine di paesi europei, ha parlato per presentare le istanze del Sistema mare italiano. Condannando anch'egli, in modo molto diretto, l'assurdità dell'ETS europeo. Al centro del dibattito i tre temi di interesse - energia, competenze e commercio - selezionati dopo la comparazione tra le priorità politiche per il 2023 di Commissione europea, Parlamento europeo, Presidenza del Consiglio dell'Unione europea e Eurochambres. Durante il suo intervento, il presidente Acampora si è concentrato sul binomio strategico tra energia sostenibile e Sistema mare, tema centrale anche del recente Piano del Mare.

"Il tema dell'Energia è centrale nelle politiche di sviluppo europee. E il mare gioca un ruolo strategico - ha affermato il presidente Acampora -. Mare ed Energia sostenibile rappresentano la vera scommessa per far sì che l'Europa possa affermare la sua leadership nel mondo e ancor di più nell'area Mediterranea. L'Italia incarna naturalmente l'Hub Energetico e Commerciale d'Europa nel Mediterraneo. Per questo, in risposta alla comunicazione della Commissione Europea 240 final, abbiamo istituito il Blue Forum Italia Network, connesso al Blue Forum Europeo, la community italiana degli utenti del mare che accompagna la transizione energetica sostenibile attraverso il mare. Dobbiamo puntare ancora con maggiore forza finanziaria e politica su: Energie rinnovabili nel mare e con il mare, attraverso i sistemi Offshore; Energia e connessioni nella dimensione Underwater; ricerca di nuovi combustibili green per sostenere le imprese dello shipping nell'oneroso percorso di Decarbonizzazione, peraltro appesantito da discutibili tassazioni".

"Ci troviamo di fronte al paradosso" - ha aggiunto Acampora - per cui, nonostante lo shipping rappresenti la modalità di trasporto più sostenibile per unità di merce trasportata, sarà la prima a dover pagare l'ETS, il sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra. E lo è ancora di più in considerazione del fatto che, al momento, non esistono combustibili e tecnologie disponibili in concreto per sostituire i carburanti fossili. Non è possibile, inoltre, che tale provvedimento, applicato solo a livello europeo, possa mettere a rischio la competitività di un settore che, come noto, si misura sui mercati globali".

ALL'INTERNO

- Ecco la terza "Seven Seas" a pag. 4
- Guida autonoma e TIR a pag. 4
- Scippatrici con bimbi al seguito a pag. 4
- La Finanza intercetta le "bionde" a pag. 4
- No alle cassette di polistirolo a pag. 5
- Salvamar, troppi ritardi a pag. 5
- Italian Sea Group è ISO 14001 a pag. 5
- CAB LOG più sostenibilità a pag. 5
- Vigilia del Global Summit L&M a pag. 6
- Con Ciaran, raffiche a 211 km/h a pag. 6
- Il tug "Città di Siracusa" a pag. 6
- L'Italia in ritardo sul digitale a pag. 6
- L'Italia al Metstrade di Amsterdam a pag. 7
- Ecco Sacs Rebel 50 G a pag. 7
- Una "cima rossa" della LNI a pag. 7
- L'Alchemist in bacino a Livorno a pag. 7
- Fincantieri, 82 navi da fare a pag. 8

Idrocarburi sotto nostri mari Nuovo direttivo Assologica

Già nel 2019 la domanda mondiale di greggio, il principale idrocarburo energetico, è aumentata e con essa anche quella del gas. Si è assistito rispettivamente a un aumento dello 0,8% e dell'1,8% rispetto al 2018. Una variazione registrata anche in Italia e favorita dai prezzi del gas, più bassi nel 2019 rispetto all'anno precedente. Nel 2022 i consumi sono aumentati, mentre quest'anno sembrano stabilizzati. Ma estrarre gas e greggio continua ad essere fondamentale per l'attuale società e per quella del prossimo futuro.

Sebbene a livelli nettamente inferiori rispetto a paesi come Stati Uniti, Iran e Arabia Saudita, anche in Italia sono attivi impianti di estrazione di petrolio e di gas naturale ed è importante non dismetterli: si trovano in particolare nei territori di 16 regioni, sia sulla terraferma che in mare e in buona parte sono stati aggiornati alle moderne tecniche, assai più pulite. Le riserve italiane sono intorno a 80 milioni di tonnellate, ma ogni anno si scoprono altre riserve, sebbene a volte a profondità notevoli che rendono l'estrazione più costosa: costosa in termini economici, ma andrebbe anche considerato il vantaggio di non dipendere dal "capriccio" di fornitori esteri.

In particolare, gli impianti in mare sono stati al centro di un grande dibattito. Infatti, nel 2016 si è tenuto il referendum abrogativo per porre fine alle attività di estrazione di petrolio e gas naturale che avevano già ricevuto una concessione dal Ministero dello sviluppo economico e che potevano operare fino all'esaurimento naturale dei giacimenti. Il referendum riguardava unicamente gli impianti nelle zone di mare, entro le 12 miglia dalla costa. In quell'occasione vinse il "sì" all'abrogazione con l'85,85%.

Tuttavia il referendum non produsse effetti perché non aveva raggiunto il quorum necessario del 50% dei voti degli aventi diritto. Di conseguenza, gli impianti di estrazione degli idrocarburi in mare circa 200 secondo le stime ufficiali, sono tutt'ora in attività. In un quadro politico però molto contrastato, perché l'estrazione è effettivamente impattante per l'ambiente - sia pure molto meno di un tempo - ma l'esigenza di far fronte ai consumi nazionali in tempi nei quali le forniture estere sono sempre più a rischio (e costose) sta imponendo scelte non sempre comprese.

e promuovere la filiera della logistica, un settore cruciale per l'economia e l'innovazione del Paese.

Il Consiglio direttivo ha confermato i sei vicepresidenti: Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti, Renzo Sartori e Marco Spinedi. Si unisce a loro anche Roberto Rubboli, un nuovo ingresso che arricchisce ulteriormente la squadra.

I membri del Consiglio direttivo per il nuovo mandato includono: Roberto Angeletti, Francesca Belinghieri, Stefano Bianconi, Graziano Cassaro, Gianluca Cornelli, Alberto Crivello, Andrea Dal Corso, Mariela Dalla Patti, Alvisè Di Canossa, Pietro Di Sarò, Francesca Fullin, Matthieu Gassel, Massimiliano Giaresti, Paolo Guidi, Vittorio Mascolino, Filiberto Metta, Ewa Anna Micor, Stefano Morelli, Davide Muzio, Leonardo Padrin, Paolo Pandolfo, Andrea Paparcone, Massimo Gerardo Pozzi Chiesa, Nicola Rambelli, Giuseppe Rocca, Leonardo Romeo, Aldo Rosada, Gianluca Rossi, Orlando Sciochetti, Francesco Tavassi, Alberto Zanzi.

Da rifare la gara

pettine. Così anche la "neverending story" della riserva del servizio passeggeri nel porto labronico, sta per arrivare a un punto di non ritorno: a febbraio prossimo ci sarà la discussione della causa penale intestata dalla Porto 2000 nei confronti dell'AdSP. Ad oggi, malgrado i tentativi di trovare un accordo extra-giudiziario su tutta la disgraziata vicenda, non si è riusciti a venire a capo. Anche perché, per ammissione passata degli stessi vertici dell'Autorità portuale, la gara di quasi dieci anni fa era articolata con alcuni passaggi se non sbagliati per lo meno discutibili. Dove la parola "discutibili" sembra più che altro la ricerca di non farsi troppo del male.

Il lato penale può definire se esistono o meno responsabilità di quel tipo da parte dell'AdSP: ma il vero problema rimane lo scontro sulla "riserva" per i passeggeri dei traghetti, e sulla gestione di quelli delle navi del Gruppo Grimaldi, al di fuori della Porto 2000. Una vicenda anche troppo nota per tornarci sopra: se non fosse che è del tutto bloccato il piano di nascita del grande terminal crociere, mentre un po' tutti gli altri porti stanno varando splendide "stazioni" che ovviamente attirano gli armatori. E se non fosse che negli ambienti di AdSP circola ormai una tesi: quella di annullare la gara e rifare tutto.

NEL BILANCIO OPERATIVO DELLA GRANDE AZIENDA ITALIANA

Fincantieri, 82 navi da fare

Un carico di lavoro record sia per le crociere che sul militare - L'accordo con Leonardo per la subacquea

TRIESTE - Fincantieri ha reso noto il bilancio operativo e finanziario, che si può sintetizzare nei seguenti punti: 86 navi in portafoglio in consegna fino al 2030 con un backlog solido pari a euro 22,2 miliardi; ordini acquisiti pari ad euro 4,0 miliardi vs euro 3,3 miliardi nei primi nove mesi 2022, grazie ad un forte contributo del settore della difesa e del Wind Offshore; forte pipeline commerciale con crescita robusta nel settore Offshore (ordini +64% rispetto ai nove mesi 2022); nuova linea di credito "Sustainability linked" da euro 800 milioni

garantita al 70 per cento da SACE; rafforzamento dell'assetto finanziario del Gruppo; firmato in ottobre un Memorandum of Understanding nell'ambito della subacquea rafforzando la collaborazione strategica con Leonardo. Da sottolineare anche l'importante ordine della US Navy per la quarta fregata del programma Costellation e l'ordine per la Marina Militare italiana del terzo sottomarino di nuova generazione più l'opzione per altri due.

Al 30 settembre scorso la situa-

zione finanziaria era la seguente:

- Risultati dei primi nove mesi confermano la guidance 2023.
- Ricavi pari ad euro 5.383 milioni sostanzialmente in linea rispetto ai 9M 2022 (euro 5.315 milioni).
- EBITDA 2022 pari ad euro 276 milioni (euro 172 milioni nei 9M 2022) con un EBITDA margin al 5,1% (vs. 3,2% nei 9M 2022).
- Posizione finanziaria netta, pari ad euro 2.705 milioni (euro 2.531 milioni al 31 dicembre 2022) in linea con l'andamento dei fabbisogni operativi e di investimento del periodo.

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

MARITIME SOLUTIONS
since 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

