

CON L'ENTRATA IN VIGORE DEL FUELEU MARITIME

DOPO L'ANNUNCIO DEL TRASFERIMENTO DELLE COMPAGNIE DA LIVORNO

Carburanti navali, scattano gli obblighi

Già operative le limitazioni per le navi oltre 5 mila tonnellate - CO2, metano e azoti tra gli obiettivi da ridurre - Il passaggio delle norme dall'esame dell'IMO

BRUXELLES - C'è grande e in parte preoccupata aspettativa per la nuova politica dis-ambientale annunciata dal prossimo presidente degli USA. Ma intanto l'UE va avanti sulla sua strada.

FuelEU Maritime è entrato in vigore il 1° gennaio 2025 ed impone l'uso di carburanti più puliti per le navi di stazza superiore a 5.000 GT che attraccano nei porti europei, stabilendo limiti massimi per l'intensità annuale di GHG dell'energia utilizzata.

Gli obiettivi aumentano nel tempo, da una riduzione del 2% entro il 2025 a una riduzione dell'80% entro il 2050. Gli obiettivi riguardano le emissioni di CO2, metano e protossido di azoto per l'intero ciclo di vita dei carburanti utilizzati a bordo, su base Well-to-Wake.

Le navi passeggeri e portacontainer attraccate o ormeggiate in banchina devono utilizzare l'alimentazione elettrica a terra (OPS, o cold ironing) o tecnologie alternative a zero emissioni dal 1° gennaio 2030 nei porti elencati dal regolamento sulle infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIR) e dal 1° gennaio 2035 in tutti i porti dell'UE con capacità OPS installata. Il regolamento prevede anche diversi meccanismi di flessibilità, come meccanismi bancari e di pooling per supportare la transizione.

Di cosa abbiamo bisogno per raggiungere gli obiettivi di FuelEU (segue in ultima pagina)



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

Tra Riforma e riffa sulle AdSP

LIVORNO - Era nelle previsioni, che si stanno puntualmente confermando: passate le Feste, partono le campagne politiche e partitiche sui rinnovi delle presidenze portuali. Nel caso della Toscana e della Liguria, con l'aggiunta della guerra per la presidenza delle due Regioni. Fuoco e fiamme, in un clima nazionale che non è certo tra i più sereni.

Il punto di riferimento, almeno sul piano ufficiale, è l'attesa, sollecitata, ribadita, fantasticata Riforma della Riforma portuale. Sulle ipotesi della quale sono state elargite a più mani le anticipazioni e le promesse del viceministro genovese Rixi, ma in un crescendo rossiniano anche quelle di alcuni degli organi tecnici del governo. Ultime delle quali, le idee del Garante della concorrenza.

*

Sono, quelle del Garante, a largo raggio. Ma per quanto riguarda i porti, alcune delle proposte che impattano nell'articolazione della Riforma sono significative. Molto significative.

La prima: accorpamento di alcune AdSP - non specificate quali. Almeno per ora - perché si stanno confermando interferenze e contrapposizioni tra AdSP spesso confinanti.

La seconda: rivedere, semplificando e velocizzando, la procedura delle concessioni demaniali: eliminando che i rinnovi avvengano su richiesta dai titolari e avviando il procedimento un anno prima della scadenza, senza poi sotterfugi di rinvii o riesami.

La terza: eliminare i vincoli dello scambio di mano d'opera tra le diverse aree in concessione alla stessa impresa (ovvero, autoproduzione da concedere).

La quarta: il settore regionale del trasporto su ferrovia dovrà adottare il sistema delle gare, eliminando l'attuale sistema delle scelte regionali

A.F.

(segue in ultima pagina)



PIOMBINO - Forse il titolo in latinorum non sarà gradito da qualcuno. Ma credo sia più che adeguato alle ultime schermaglie sul posizionamento definitivo della "Golar Tundra", ovvero della nave rigassificatrice che da due anni lavora a Piombino fornendo una componente importante di GNL alla rete nazionale. Fino a ieri la nave era ubicata provvisoriamente in loco, perché la Regione Toscana, su richiesta anche del sindaco della città, aveva deciso che sarebbe stata trasferita altrove entro tre anni. L'altrove era davanti a Vado Ligure, con la creazione in loco anche di un gasdotto per collegare il nuovo sito alla rete nazionale.

Sembra però che le cose siano cambiate totalmente. Proprio nei giorni scorsi la regione Liguria ha formalmente bocciato il piano di trasferimento del rigassificatore: non lo vuole davanti a Vado, non lo vuole sulla sua costa. La Regione Toscana insiste, ma sia SNAM, che gestisce la nave, sia tutto il cluster portuale di Piombino, vogliono tenerla sul sito attuale. Non solo da lavoro alle categorie del porto e a tutto l'indotto, ma ha alla base una serie di importanti lavori di collegamento, dal gasdotto di chilometri con la sua manutenzione agli arrivi via mare delle gasiere, ma è un importante contributo anche all'economia nazionale.

Come finirà la vicenda? Il sindaco di Piombino non può - o non vuole - rimangiarsi il suo "nient": ma la pressione dal porto e da parte di importanti settori economici e industriali aumenta; e da parte sua la SNAM si è più volte espressa per rimanere in loco. Anche la

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

Ocean Alliance, La Spezia esulta

La community portuale spezzina parla di forte rilancio dello scalo per il settore container mentre a Livorno si recrimina sui programmi per il Terminal TDT che perderà un traffico

LIVORNO/LA SPEZIA - C'è chi ha l'amaro in bocca e chi invece festeggia. La perdita delle "toccate" delle compagnie di Ocean Alliance da parte del TDT labronico è accolta con legittima soddisfazione dagli operatori del porto di La Spezia, dove il traffico - che vale decine di migliaia di Teu - sta per trasferirsi.

*

"Questo è il modo spezzino per virare di bordo". Così i vertici della Community portuale di La Spezia hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno a La Spezia delle compagnie della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare Container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti.

Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del porto di La Spezia - ha commentato la Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un

(segue in ultima pagina)

DA UNA PRIMA ANALISI NAZIONALE DI SHIP2SHORE

Traffici Teu, siamo a 12 milioni

TERMINAL OPERATOR	2023	2024	variazione
MCT Gioia Tauro	3.548.827	3.940.447	11,0%
PSA Pra' Genova	1.449.199	1.486.831	2,6%
LSCT La Spezia	1.012.103	1.123.599	11,0%
TMT Trieste	742.708	738.013	-0,6%
CONATECO Napoli	457.677	480.400	5,0%
GPT Spinelli Genova	407.914	402.805	-1,3%
TDT Livorno	387.808	381.198	-1,7%
SCT Salerno	345.949	363.106	5,0%
Vado Gateway	293.000	300.000	2,4%
PSA SECH Genova	247.008	297.732	20,5%
PSA VECON Venezia	337.032	290.595	-13,8%
Lorenzini Livorno	277.857	273.802	-1,5%
TIV Venezia	164.300	191.500	16,6%
TCR Ravenna	190.350	176.599	-7,2%
IMT Messina Genova	130.025	163.895	26,0%
TFG Napoli	114.303	139.913	22,4%
TDG La Spezia	130.760	119.062	-8,9%
TSG Gavio Genova	104.000	110.118	5,9%
ACT Adriatic Container Terminal Ancona	109.548	106.606	-2,7%
Samer Seaports & Terminals (TMT-PLT-Samer)	88.307	102.987	16,6%
RTC Civitavecchia	101.319	100.000	-1,3%
MITO Mediterranean Intermodal Terminal Operator Cagliari	49.685	98.058	97,4%
GRENDI FDS Marina di Carrara	89.095	85.667	-3,8%
GRENDI FDS Cagliari	78.569	75.546	-3,8%
Terminal Bettolo	97.356	69.000	-29,1%
Reefer Terminal	51.000	55.000	7,8%
EST Catania - Augusta	53.212	52.372	-1,6%
Istop Spamat Bari	50.336	43.000	-14,6%
ASE Adriatic Services Enterprise Ancona	27.333	26.585	-2,7%
ICOP Ancona	29.667	18.469	-37,7%
MDX Marina di Carrara	14.470	17.550	22,0%
San Cataldo Container Terminal Yilport Taranto	40.625	16.114	-60,3%
HHLA PLT Italy Trieste	21.368	16.000	-25,1%
IPM Impresa Portuale Metropolitana Bari	13.000	13.000	0,0%
GRENDI FDS Olbia	10.526	10.121	-3,8%
Portitalia Palermo	9.266	10.011	8,0%
Sanges Trapani	10.550	10.000	-5,2%
SERMI Pozzallo	8.170	9.286	13,7%
TOTALE	11.294.222	11.915.087	5,5%

Fonte: nostra indagine diretta presso Terminal Operators ed Autorità di Sistema Portuali, dati in TEUs

GENOVA - Con una anticipazione sui dati ufficiali per il 2024, il sito di Ship2Shore presenta la tabella che riprendiamo qui sopra sui traffici container dell'anno scorso. Considerata l'attendibilità dell'elaboratore, possiamo prendere queste cifre come dati concreti e si evince che malgrado le varie crisi geo-politiche in corso, l'anno 2024 non si è chiuso male per i terminal portuali italiani. Con un +5,5% di aumento e con il probabile raggiungimento del totale di 12 milioni di Teu, siamo vicini ai tempi d'oro. Come si vede, Gioia Tauro, primo scalo in assoluto per transhipment, ha sfiorato i 4 milioni di Teu. In complesso il Tirreno è andato bene, con picchi dell'11% sia per Gioia Tauro che per La Spezia LSTC e di un 20% per Genova (mentre Livorno registra un -1,7% sul TDT e un -1,5% sul Lorenzini). Più penalizzato dalla crisi del Mar Rosso l'Adriatico con PSA Vecon Venezia -13,8% e TCR Ravenna -7,2%, mentre ci sono alti e bassi

(segue in ultima pagina)

Il plotone delle esecuzioni

LIVORNO - Bisognerà forse farsi una ragione, anche se con amarezza: il porto di Livorno, che è stato il primo scalo container del Mediterraneo per alcuni anni, focalizzandosi con le grandi intuizioni di Italo Piccini sul comparto, oggi sta lottando per rimanere nel range solo dei primi cinque in Italia. E non è detto che anche il grande progetto della Darsena Europa, con il recente rilancio da parte

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

Urge facilitare gli arruolamenti del marittimi

ROMA - Confitarma ha rivolto un appello al Parlamento e al Governo affinché, nel processo di conversione in legge del decreto-legge Milleproroghe, venga ripristinata la norma introdotta dall'articolo 103-bis del decreto-legge n. 18/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020, strumento fondamentale per semplificare le procedure di stipula dei contratti

(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)

CIS
Centro
Internazionale
Spedizioni s.p.a.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO

Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA

Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

Uffici nei porti principali



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

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

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 SHIPPIING COMPANY

 GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO											
PER	NAVE VOY DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u> MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); <u>CAUCEDO DIRETTO</u> - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u> CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne).											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne)											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio,Valparaiso,Coronel,Arica,Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao,Paíta. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura,Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello,La Guayra. COSTARICA - Moin,Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios,Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal,Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - ACAJUTLA. NICARAGUA - Corinto.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, 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 servizio 1.											

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



GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER		NAVE		VOY		DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it				CIVIT.		SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni 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 14 bis.		11		MSC GIULIA		MC504A	27-1	29-1	22-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
				MSC GISELLE		MC505A	3-2	5-2	29-1		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
				MSC MAXINE		MC506A	10-2	5-2	5-2		18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it							SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>		12		MSC AZOV		MA504A		30-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
				MSC ASYA		MA505A		6-2		Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	Serv.	
				MSC HEIDI		MA506A		13-2		18	(Via SP)	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it							SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>		12 BIS		MAERSK PUELO		505W				31-1					
				MSC NEW HAVEN		MC506W				7-2					
				MSC PARIS		MC507W				14-2					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it							SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+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.		13		MSC APOLLINE		FJ504E		Vedi	30-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
				MSC CELESTINO MARESCA		FJ505E		Serv.	3-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
				MSC NELA		FJ506E		16	10-2	14bis	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it							LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS
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.		13 BIS		MSC BERYL		FD504E		22-1	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
				MSC VIRGINIA		FD505E		29-1	Serv.		27-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
				MSC VIRGINIA		FD504E		7-2	16		8-2	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it							LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO		
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.		14		MSC LUNA F		YA504A		25-1		Vedi		Vedi		Vedi	
				MSC WAVE F		YA505A		1-2		Serv.		Serv.		Serv.	
				MSC LUNA F		YA506A		8-2		2		4		18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it							LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO		
MAROCCO - Casablanca.		15		MSC RITA V		YM505A		27-1		Vedi		Vedi		Vedi	
				MSC ROSSELLA III		YM506A		3-2		Serv.		Serv.		Serv.	
				MSC RITA V		YM507A		10-2		1		4		18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it							LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..		16						Vedi	Vedi		Vedi				
								Serv.	Serv.		Serv.				
								12	7 e 8		12bis				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it							LI	GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.		17		MSC ADONIS		MM505A	31-1		2-2	Vedi					
				MSC AGADIR		MM506A	7-2		9-2	Serv.					
				MSC ATHOS		MM507A	14-2		16-2	4					

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

[illegible]

CON UN PARCO DI ATTREZZATURE SPECIALISTICHE PER LA FORMAZIONE

Nuova avanzatissima sede IMAT



Nella foto: Erminia Della Monica alla presentazione del nuovo centro.

NAPOLI – Il centro di formazione IMAT ha presentato in anteprima la sua nuova sede tecnica nell’ambito della conferenza stampa di inizio anno in cui ha tracciato il bilancio del 2024 e illustrato la sua proposta innovativa di training basato su sistemi navali reali portati a terra.

L’Academy di Castel Volturno, principale centro di formazione marittimi italiano, ha confermato l’anno scorso la strada intrapresa su lungo termine nell’investimento in nuove tecnologie e nell’internazionalizzazione, frutto dei contratti a lunga scadenza che la vedono

impegnata con le principali compagnie commerciali, passeggeri e crocieristiche a livello mondiale. Uno sforzo che si è tradotto in una crescita del numero di corsi erogati, dalle certificazioni obbligatorie STCW ai pacchetti avanzati sviluppati sulle specifiche esigenze delle società armatoriali, e dei marittimi formati.

«Abbiamo contratti in essere per oltre 4mila navi, il che significa servire circa il 7% della flotta mondiale,» ha confermato il capitano Rosario Trapanese, director New Development and Strategy

di IMAT. «Le certificazioni riconosciute si attestano sulle 40mila, con una partecipazione che vede coinvolte più di un centinaio di nazionalità. Una crescita che, insieme ai consistenti investimenti in nuove tecnologie, si è riflessa anche sulla composizione del personale tecnico: nel nostro team di istruttori sono entrati altre venti professionisti del settore».

Il 2024 per IMAT è stato soprattutto l’anno della “transizione” verso un nuovo modo di concepire l’attività di formazione, più in linea con le esigenze di un settore che sta

attraversando una rivoluzione strutturale sotto l’aspetto tecnologico, operativo e organizzativo.

«Per quanto sofisticate, le attività svolte in regime di simulazione non bastano più. La nostra idea – sottolinea IMAT – è quella di sviluppare le competenze attraverso esperienze il più possibile reali, mettendo a disposizione dei corsisti i comandi, le apparecchiature e i sistemi tecnologici presenti e futuri che troveranno a bordo delle navi».

Da qui la realizzazione della nuova sede tecnica di IMAT, dotata di ponti di comando in scala 1:1 degli ambienti operativi. La struttura è dotata da un ponte di comando da 37 metri e 100 tonnellate di peso in una sala da 1.500 metri quadri collegato ad una centrale macchina gestita da otto operatori in contemporanea. Quest’ultima, oltre ad essere collegata con il ponte di comando, è collegata anche all’intero sistema di automazione nave, ai due motori ed i relativi impianti, costituendo un vero e proprio sistema nave per le attività di Vessel Resource Management (VRM). Ma reali sono anche i motori: uno dual fuel da 16 megawatt, 230 tonnellate di peso, collegato ai sistemi ausiliari. Oltre una seconda sala macchine con un motore da 2,7 megawatt, con la possibilità di caricare 0,5 megawatt di batterie al litio (unica sala macchine Hybrid in Europa).

«Per la prima volta è stato messo a punto un sistema che permette l’interazione con impianti veri:

attraverso interfacce software i motori e tutti gli altri dispositivi possono essere avviati nel corso delle prove pratiche».

Gli investimenti IMAT non si fermano qui. Il Centro si è dotato anche di un avanzatissimo simulatore Tug (che sarà a breve integrato nel sistema della nuova sede), 32 nuove aule per un totale di 3.000 metri quadri divisi su tre piani, oltre all’implementazione continua della piattaforma software proprietaria attraverso cui il centro eroga online parte della sua offerta formativa.

«Nel corso del 2025 sarà realizzata il primo impianto al mondo, dedicato alla formazione, di bunkeraggio LNG e l’installazione di un “damage control and flooding simulator” collegato ad un sistema di gestione delle emergenze,» conclude Trapanese. «È il primo progetto del genere che si realizza in Europa. L’obiettivo è quello di sostenere la competitività dell’industria marittima a partire da una risposta allineata, quando non in anticipo, alle trasformazioni tecnologiche di questo settore».

Fondato nel 2005 IMAT si sta imponendo a livello internazionale come uno dei centri più innovativi

nel settore della formazione marittima portando il Mediterraneo a confrontarsi con le tradizionali realtà del Nord Europa. Il know how sviluppato nel corso degli anni ha ricevuto anche il riconoscimento dell’Ue, con il coinvolgimento in importanti progetti europei.

Tra gli ultimi, nel ruolo di capofila, “OVERHEAT-INNOVATIVE STRATEGIES FOR CONTAINERSHIP FIRES PREVENTION AND MANAGEMENT” che ha per obiettivo lo sviluppo di competenze e tecnologie per la prevenzione e gestione degli incendi del carico a bordo delle navi portacontainer. «La partecipazione a queste iniziative consolida il percorso di internazionalizzazione del nostro Centro, permettendoci di scambiare buone pratiche, conoscenze e competenze con attori essenziali nella filiera dell’industria marittima,» sottolinea Erminia Della Monica, amministratore unico di IMAT. «Il settore della formazione conferma, quando supportato da una visione improntata all’investimento in capitale umano, mezzi e tecnologie innovative, di poter giocare un ruolo di propulsione per gli sviluppi futuri di tutto il comparto marittimo».

NELLA COMMISSIONE AD HOC DEL COMUNE DI LIVORNO

Al lavoro per la Biennale del mare



Luca Salvetti

LIVORNO – C’è già la data, dal 14 maggio ai successivi 4 o 5 giorni. C’è già il gruppo di lavoro, coordinato dal sindaco Luca Salvetti e di suoi più stretti collaboratori, che sta articolando le varie manifestazioni. E di giorno ingoiano, di riunione in riunione, prende forma quella “Biennale del mare” che il sindaco aveva fortemente spinto

già dall’anno scorso sulla sua idea di una specie di matrimonio della città con il suo mare. Una grande idea, ma che richiede un grandissimo lavoro organizzativo, perché i tempi già stringono.

Dalle prime indiscrezioni che filtrano dall’interno di palazzo civico, saranno coinvolti in diretta l’Accademia Navale, gli istituti professionali della navigazione come il Nautico e l’ITI, il centro interuniversitario di biologia marina, l’acquario, i vari enti che operano nel complesso dello Scoglio della Regina, le sale dei Pancaldi, l’Autorità portuale, la Guardia Costiera, la Guardia di Finanza: ciascuno con un proprio progetto coordinato e sviluppato. Ma ci sarà anche una parte prettamente lussuria, con

stand o altre collocazioni sulla terrazza Mascagni, dove verrà ubicato anche un servizio di ristorazione ovviamente dedicato al mare. Tra i siti interessati anche gli ex depositi degli autobus urbani, gli hangar nei pressi della Terrazza Mascagni, il Comune stesso, il cantiere Benetti con tutta l’articolazione della Porta a Mare e probabilmente i circoli nautici.

Un lavoro grandioso, di passione ma anche di responsabilità, visto che il sindaco Salvetti ha già presentato in bozza anche a Bruxelles per coinvolgere la comunità europea. Un lavoro che partirà dall’orgogliosa rivendicazione delle radici della città, nata sul mare e per il mare dalla illuminata visione dei granduchi di Toscana. (A.F.)

SUL SITO DELLA GUARDIA DI FINANZA

Concorso per 12 tenenti



ROMA – Sul portale attivo all’indirizzo <https://concorsi.gdf.gov.it>, in data 23 dicembre 2024, è stato pubblicato il bando di concorso, per titoli ed esami, per il reclutamento di 12 tenenti in servizio permanente effettivo del “ruolo tecnico-logistico-amministrativo” del Corpo della Guardia di Finanza. Tali posti sono ripartiti tra le seguenti specialità: a. n. 4 (quattro) per amministrazione; b. n. 4 (quattro) per telematica; c. n. 2 (due) per infrastrutture (in possesso dell’abilitazione all’esercizio della professione connessa al titolo di studio richiesto); d. n. 2 (due) per sanità (iscritti all’albo dei medici-chirurghi).

Possono partecipare al concorso i cittadini italiani che, alla data del 1° dicembre 2024, non abbiano

superato il giorno di compimento del trentaduesimo anno di età (siano quindi nati in data non antecedente al 1° dicembre 1992), e siano in possesso di una laurea specialistica o di una laurea magistrale o titolo equipollente, in discipline attinenti alla specialità per la quale concorrono.

La domanda di partecipazione al concorso, da presentare entro le ore 12 del 22 gennaio 2025, deve essere compilata esclusivamente in via telematica mediante la procedura guidata disponibile sul portale concorsi on line all’indirizzo “<https://concorsi.gdf.gov.it>” -dove è possibile acquisire ulteriori e più complete informazioni di dettaglio - seguendo le istruzioni del sistema automatizzato.

I concorrenti, ai fini della presentazione della domanda di partecipazione al concorso, devono munirsi di uno degli strumenti di autenticazione quali il Sistema Pubblico di Identità Digitale (SPID) o, altresì, il Sistema di identificazione digitale “Entra con CIE” con l’impiego della carta d’identità elettronica (CIE) rilasciata dal Comune di residenza.

Ulteriori informazioni sul concorso e i relativi esiti - è scritto sul sito - potranno essere reperiti sul portale attivo all’indirizzo <https://concorsi.gdf.gov.it> e tramite l’APP Mobile “GdF Concorsi” disponibile sui servizi di distribuzione digitale Google Play e App Store oppure scansionando con il proprio dispositivo mobile il QR code presente sul citato portale.



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

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

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

Per informazioni e noli rivolgersi

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

TRA FONDAZIONE PATRIMONIO CA’ GRANDA E BUREAU VERITAS

Un accordo per mitigare impatti ambientali



MILANO – Curare la terra per curare le persone: da sei secoli il patrimonio della Ca’ Granda è destinato allo stesso scopo. Sarebbe sufficiente questa sintesi di mission della Fondazione italiana che valorizza il più grande patrimonio agroambientale pubblico d’Italia donato fin dal 1456 all’Ospedale

Maggiore di Milano, oggi Policlinico, per comprendere le motivazioni e l’importanza della partnership con Bureau Veritas Nexta che ha svolto per la Fondazione Patrimonio Ca’ Granda il compito di advisory finalizzato all’analisi degli impatti ambientali delle cascine di produzione (risiera e latteria) e alla definizione

di strategie di mitigazione per le cascine partner.
La Fondazione sostiene i progetti del Policlinico di Milano legati alla ricerca scientifica, all’umanizzazione delle cure e alla tutela dei beni culturali, traendo le risorse dalla valorizzazione del patrimonio rurale conferite dall’Ospedale.
La Fondazione tutela e valorizza il proprio patrimonio agricolo, naturale e culturale, con particolare riferimento alla sicurezza alimentare, alla sostenibilità ambientale e alla fruizione territoriale.
Pochi giorni fa si è tenuto il webinar “Le sfide ESG in agricoltura” organizzato da Bureau Veritas Nexta in collaborazione con Fondazione Patrimonio Ca’ Granda.
L’evento ha permesso di approfondire i risultati dello studio condotto da Bureau Veritas Nexta coordinato da Katia Zavaglia, Climate Change & Sustainability Services Manager di Bureau Veritas Nexta, sugli impatti ambientali dei settori risicolo e zootecnico delle cascine valorizzate da Fondazione Patrimonio Ca’ Granda, evidenziando le opportunità per migliorare le performance ESG e definendo una roadmap di azioni concrete. Tra queste: rete irrigua intelligente: una rete irrigua di 200 km di canali è stata dotata di sensori per ottimizzare l’uso dell’acqua a livello di singole aziende agricole; habitat e biodiversità: grazie alla rinaturalizzazione

di 160.000 mq di territorio, sono stati creati nuovi habitat naturali per favorire la rigenerazione del suolo e l’aumento della biodiversità, consentendo all’ambiente di ostacolare la presenza di specie nocive per l’agricoltura.



T.O.DELTA
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

info@todelta.it

+39 0586 243 907

ANCHE CIRCLE IN UN CONSORZIO PER VETTORI RISPETTOSI DELL’AMBIENTE

Trasporto via acqua “Fit for 55”



Nella foto: Il gruppo Circle del progetto.

MILANO – CIRCLE S.p.A., PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan a capo dell’omonimo gruppo specializzato nell’analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale e nella

consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica – comunica che Magellan Circle è parte di un consorzio di 21 partner e partecipa al lancio di FLEETfor55, un progetto innovativo volto ad allineare il settore europeo del trasporto via acqua

agli obiettivi ambientali “Fit for 55” dell’UE per il 2030.
Il progetto FLEETfor55 svilupperà una tabella di marcia completa volta all’implementazione di tecnologie per l’efficienza energetica su navi sia per il trasporto marittimo a corto e lungo raggio, sia per le vie d’acqua interne. Nell’ambito del progetto sono previsti l’ammodernamento delle navi esistenti e la progettazione di nuove navi ottimizzate per l’efficienza energetica e la conformità ambientale.
Tra le componenti chiave vi sono, inoltre, lo sviluppo di un sistema di supporto decisionale basato sul web, per valutare e confrontare rapidamente le diverse opzioni tecnologiche, e la creazione di una rete di innovazione tecnologica per mettere a disposizione le nuove efficienti tecnologie con gli utenti finali dell’industria marittima. Verranno inoltre presentati 10 casi studio, in particolare sei scenari di retrofit e quattro progetti di nuove navi, e la creazione di modelli di business dettagliati per garantire l’adozione di mercato delle nuove tecnologie.
Magellan Circle contribuirà al progetto mettendo a disposizione le sue competenze in materia di consulenza europea basata su oltre 20 anni di esperienza nei settori dei trasporti, mobilità, logistica, ambiente, economia circolare e della comunicazione. Per il suo incarico è stato assegnato un finanziamento a fondo perduto del valore di 322.425 euro.

MAXI ORDINE PER PERCORSI AD ALTO CHILOMETRAGGIO

Camion elettrici, 200 per Amazon



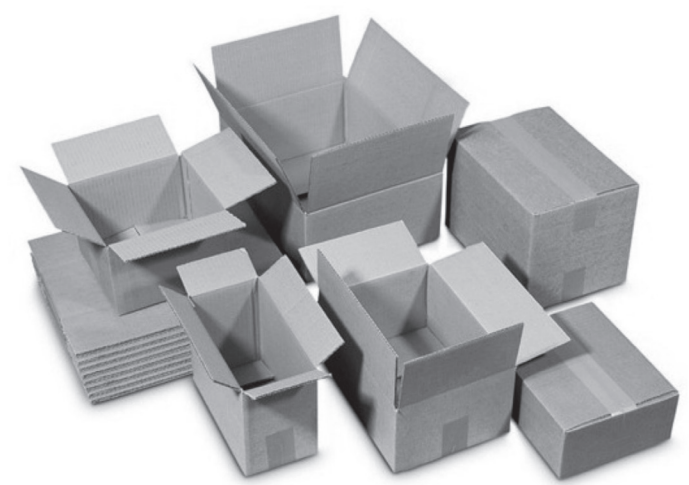
BERLINO – Amazon ha annunciato il suo più grande ordine di sempre di veicoli pesanti per il trasporto merci elettrici (eHGV). Più di 200 nuovi mezzi eActros 600 di Mercedes-Benz Trucks si uniranno alla flotta di eHGV dei fornitori di servizi di consegna di Amazon a partire dalla fine dell’anno.
Questo ordine rientra nell’impegno assunto da Amazon con il

Climate Pledge di raggiungere zero emissioni nette di CO2 in tutte le sue attività entro il 2040. Per quanto riguarda i trasporti, questo include l’aumento dell’efficienza dei percorsi, lo sviluppo negli ambiti dei veicoli a zero emissioni e del combustibile alternativo, la collaborazione con le imprese e i governi per accelerare la diffusione delle infrastrutture di ricarica.

I camion elettrici saranno impiegati su percorsi ad alto chilometraggio che costituiscono la rete di Amazon nel Regno Unito e in Germania, trasportando rimorchi da e verso i centri di distribuzione, i centri di smistamento e i depositi di smistamento di Amazon. Complessivamente, una volta a regime, i veicoli a zero emissioni allo scarico dovrebbero trasportare più di 350 milioni di pacchi all’anno.
La costruzione di una infrastruttura di ricarica elettrica per veicoli pesanti è un passaggio fondamentale per portare un numero sempre maggiore di camion elettrici sulle strade europee, questo in considerazione tanto della distanza che i veicoli devono percorrere, quanto della disponibilità, frequenza e velocità di ricarica nei luoghi deputati. Amazon installerà punti di ricarica elettrica da 360 kW in siti chiave, in grado di caricare la batteria dei camion da 40 tonnellate dal 20% all’80% in poco più di un’ora, e collaborerà con le parti interessate per sostenere l’installazione di punti di ricarica esterni in luoghi strategici per consentire viaggi più lunghi.

DALLA FIRMA DEL MANIFESTO EUROPEO DEL RE-USE

Sempre più imballaggi “green”



EMPOLI – “Negli ultimi anni scrive un rapporto del “Centro Studi Iniziativa Comune”- l’impatto ambientale legato al consumo di plastica e cartone monouso è divenuto una questione globale. Per rispondere a questa emergenza, le aziende della filiera degli imballaggi riutilizzabili e le associazioni ambientaliste europee hanno sottoscritto il manifesto RE-USE. Questo accordo mira a promuovere i sistemi di riutilizzo come pilastro fondamentale per costruire un’economia circolare

degli imballaggi, contribuendo a ridurre drasticamente i rifiuti e a preservare l’ambiente.
Insomma un cambio di paradigma quanto mai necessario, visto e considerato che la plastica monouso rappresenta il principale responsabile dell’inquinamento degli oceani, mentre l’utilizzo massiccio di scatole in cartone per l’e-commerce esercita una pressione insostenibile sulle risorse forestali. Il manifesto RE-USE, dunque, risponde all’esigenza di adottare un approccio circolare, in cui gli

imballaggi vengono progettati per essere utilizzati più volte, riducendo il consumo di risorse vergini e le emissioni di CO2.
Ma, in tema di riutilizzo, quali sono le aree più attive in Italia e in Europa? Da noi, regioni come l’Emilia-Romagna e Lombardia stanno guidando la transizione, grazie a politiche locali orientate a sostenibilità e presenza di aziende innovative nel settore degli imballaggi riutilizzabili. In Europa, Germania e Paesi Bassi sono all’avanguardia, grazie a norme avanzate e a una maggiore consapevolezza ambientale tra i cittadini. Più in generale, il potenziale positivo, legato al passaggio a sistemi di riutilizzo, per ambiente e salute è molto elevato, poiché potrebbe condurre a una significativa riduzione dei rifiuti, migliorando la qualità dell’aria, acqua e suolo.
L’eliminazione di plastica monouso ridurrebbe l’esposizione a sostanze chimiche nocive, migliorando la salute umana. “Infine conclude il rapporto- il risparmio di risorse naturali contribuirebbe a preservare la biodiversità e a mitigare il cambiamento climatico. Speriamo dunque che il manifesto RE-USE rappresenti davvero un punto di svolta per costruire un modello economico più sostenibile e rispettoso dell’ambiente”.

120
Anniversary
YOUR PARTNER SINCE 1899



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

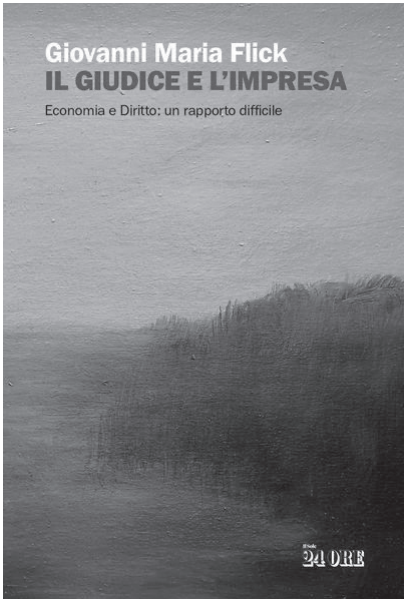
SUI DIFFICILI RAPPORTI TRA GIUSTIZIA E IMPRESE

Un libro di Giovanni Maria Flick

MILANO – Per i tipi del Sole 24 Ore è in uscita in edicola oggi 18 gennaio e in libreria il 24 gennaio il libro “Il giudice e l’impresa. Economia e Diritto: un rapporto difficile” scritto da Giovanni Maria Flick, già Ministro di grazia e giustizia e già presidente della Corte costituzionale.

Il volume- dice la presentazione- offre una riflessione sulla giustizia italiana che oggi attraversa un momento difficile, se non drammatico. Per l’autore, tra problemi atavici e traumi irrisolti, la giustizia cerca di rispondere faticosamente all’esigenza nazionale, europea, globale di orientare i comportamenti delle imprese e dei singoli operatori economici verso una maggiore responsabilità nel rapporto con i lavoratori, la collettività, gli ecosistemi e l’interesse delle future generazioni.

La complessità e le sfide del diritto penale dell’economia in Italia rendono perciò necessario un approccio più equilibrato tra libertà economica, utilità sociale, tutela dell’ambiente e progresso



tecnologico: un sistema che sappia quindi combinare efficacemente prevenzione e repressione, tenendo conto delle peculiarità del tessuto economico italiano e della responsabilità condivisa di tutte le imprese, grandi e piccole, nel garantire un

futuro sostenibile per tutti. Il libro fa parte, insieme a Un patto per il futuro, di un distico di pubblicazioni per Il Sole 24 Ore dedicato al ruolo del Dirittone nell’attuale panorama delle transizioni tecnologiche ed ecologiche. Il volume Il giudice e l’impresa

sarà prodotto e venduto sia nella versione cartacea sia in ebook al costo: in edicola in abbinata non obbligatoria con il Sole 24 Ore a € 12,90 oltre al prezzo del quotidiano; nelle librerie e nei principali store digitali (Amazon, Ibs, ecc) a € 16,90. In ebook nei principali store digitali a € 9,99.

Giovanni Maria Flick. Nato a Ciriè (Torino) nel 1940, vive a Roma. Dopo la laurea in Giurisprudenza a 23 anni intraprende a carriera di magistrato. Nel 1976 lascia la magistratura per la cattedra di Diritto penale e la carriera di avvocato penalista. Le interrompe entrambe nel 1996 con la nomina a Ministro della Giustizia nel governo Prodi. Nel febbraio del 2000 è nominato giudice della Corte costituzionale, che ha presieduto nel 2008.

PER ALLARGARE IL BUSINESS NELLA DIFESA SUBACQUEA

A Fincantieri anche UAS Leonardo



Nella foto: Il gruppo Circle del progetto.

TRIESTE – Fincantieri annuncia il closing dell’operazione di acquisizione della linea di business “Underwater Armaments & Systems” (“UAS”) di Leonardo S.p.A. mediante l’acquisto dell’intero capitale sociale della società di nuova costituzione WASS Submarine Systems S.r.l. (“WASS”), nella quale la linea di business UAS è stata previamente conferita.

L’operazione, si specifica in Confindustria, riguarda anche l’impianto di Livorno, già WASS e prima ancor Motofides Whitehead. L’operazione – scrive sua volta Fincantieri – rappresenta un tassello fondamentale nella strategia del Gruppo Fincantieri, incentrata sull’ulteriore crescita nel business della difesa navale e sullo sviluppo del dominio della subacquea,

rafforzando la propria posizione come integratore tecnologico di riferimento in ambito duale.

In base all’accordo preliminare siglato con Leonardo il 9 maggio 2024 e in linea con i termini comunicati in pari data, l’acquisizione comporta l’avvenuto pagamento di Euro 287 milioni, pari alla componente fissa del prezzo di acquisizione. La componente variabile connessa agli obiettivi di crescita della linea di business UAS nel 2024, per un Enterprise Value totale complessivo pari a massimi Euro 415 milioni, soggetto agli usuali meccanismi di aggiustamento prezzo, sarà determinata in seguito all’approvazione dei risultati consuntivi di UAS relativi all’esercizio 2024.

Grazie a questa acquisizione, Fincantieri integra competenze uniche nel campo delle tecnologie acustiche subacquee e dei sistemi avanzati di armamento, consolidando la propria leadership nel settore dell’underwater. Tali capacità innovative aprono nuove prospettive di crescita in ambito militare e civile, con particolare attenzione alla sicurezza delle infrastrutture critiche e all’adozione di applicazioni e soluzioni industriali all’avanguardia.

DALLE RILEVAZIONI DEL WORLD ACT MARKET DATA

Cargo aereo, più merci e più costi



MILANO – Il trasporto aereo cargo ha chiuso il 2024 in termini positivi su volumi e tariffe, con un modesto rallentamento a dicembre: secondo WorldAc Market Data nell’anno scorso si è registrato un aumento mensile del 6% e del 7% rispetto allo stesso mese dell’anno precedente. Questa tendenza si è accentuata negli ultimi due mesi dell’anno, con incrementi ridotti a cifre singole: +8% a novembre e +6% a dicembre. Tale rallentamento però, non sorprende, considerando che il quarto trimestre del 2023 aveva già registrato una crescita robusta, offrendo una base di confronto più alta.

I dati preliminari per l’inizio del 2025 confermano questa dinamica. Nella prima settimana di gennaio (30 dicembre 2024-5 gennaio 2025), i tonnellaggi globali hanno segnato un 2% di crescita rispetto all’anno precedente, influenzati sia dal calo stagionale tipico di questo periodo, sia da condizioni meteorologiche avverse negli Stati Uniti. Le tariffe globali spot sono partite all’inizio del 2025 con un incremento del 22% rispetto all’inizio del 2024, trainate da un aumento del 23% dai mercati dell’Asia-Pacifico e addirittura del 59% dal Medio Oriente e Asia meridionale (Mesa). Le tariffe contrattuali, in-

vece, hanno mostrato una crescita più contenuta del 6%.

I dati di dicembre confermano un andamento ancora positivo per i tonnellaggi provenienti dall’Asia-Pacifico, con volumi nettamente superiori rispetto alla media del 2024, eccetto il picco di novembre. Su base trimestrale, i volumi di carico sono aumentati del 6% nel quarto trimestre rispetto al terzo e dell’11% rispetto allo stesso periodo del 2023. L’andamento annuale evidenzia però un graduale rallentamento: i tassi di crescita annui sono passati dal +20% del primo trimestre al +11% nel quarto.

DALL’INDAGINE EUROPEA DELLA FEDERAZIONE “BETTER FINANCE”

Investimenti green, le incertezze

BRUXELLES – Un’indagine europea di Better Finance, la Federazione Europea degli Investitori e degli Utenti di Servizi Finanziari, su investitori retail in Francia, Germania e Italia, rivela che il 59% considera la mancanza di prove concrete sui piani climatici il principale ostacolo al supporto delle proposte aziendali nelle assemblee generali per investimenti green. Nonostante una familiarità media del 67% con i temi di transizione climatica, emerge una forte richiesta di trasparenza e semplicità nelle comunicazioni aziendali. Inoltre, il 59% degli investitori desidera discussioni più frequenti sui temi climatici, evidenziando l’urgenza di strategie aziendali più concrete per soddisfare la crescente domanda di sostenibilità e fiducia.

Il rapporto fornisce un’analisi approfondita del ruolo degli azionisti nella transizione dei flussi di capitale in Europa, articolandosi in cinque capitoli che descrivono sfide e opportunità per un maggiore coinvolgimento degli azionisti. Lo studio esamina gli sforzi di decisori politici, investitori professionali ed emittenti aziendali nel superare barriere strutturali e normative, promuovendo investimenti di transizione efficaci per raggiungere obiettivi climatici concreti. Tra i dati principali, il 39% degli investitori supporta aziende con piani di transizione chiari, mentre il 32% identifica la complessità delle risoluzioni come un ostacolo al coinvolgimento.

Primo Capitolo: diritti degli azionisti e ostacoli riscontrati: Nonostante i progressi nella semplificazione dei meccanismi di voto e l’introduzione di opzioni di voto a distanza, persistono significative barriere in Europa, tra cui la frammentazione delle normative nazionali e la complessità delle catene di intermediari. La natura



consultiva di molte risoluzioni, rispetto a quella vincolante, limita ulteriormente il potere decisionale degli azionisti.

Le soluzioni proposte per colmare il divario nei meccanismi di coinvolgimento includono il rafforzamento delle politiche di trasparenza e la standardizzazione dei processi delle assemblee generali annuali. Strumenti come la Direttiva sui Diritti degli Azionisti II (SRD II), parte dell’iniziativa Capital Markets Union (CMU), mirano a eliminare le barriere alla partecipazione, semplificare la trasmissione delle informazioni e consentire un’efficace partecipazione transfrontaliera. Tuttavia, restano criticità legate all’allineamento con normative più ampie come il Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) e il Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD).

Secondo Capitolo: interesse e supporto per la transizione degli investitori al dettaglio: I risultati mostrano che il 67% degli investitori retail in Europa ha familiarità con i concetti di investimenti di transizione e piani climatici, dimostrando un interesse crescente verso queste

tematiche. Tuttavia, il 59% degli investitori lamenta la mancanza di prove concrete da parte delle aziende, mentre il 32% individua nella complessità delle risoluzioni un ulteriore ostacolo al supporto. Inoltre, il 59% degli intervistati richiede discussioni più frequenti e chiare sulle strategie aziendali durante le assemblee generali.

Questi dati sottolineano la necessità di una comunicazione più chiara e accessibile, così come l’inclusione frequente di argomenti legati alla transizione climatica, per garantire che le preferenze degli azionisti siano riflesse nei processi decisionali aziendali.

Terzo Capitolo: Investitori istituzionali e associazioni: Gli stakeholder istituzionali riconoscono l’importanza degli investimenti di transizione, ma il loro livello di coinvolgimento resta incoerente, in gran parte a causa di barriere normative e inefficienze nei processi di voto transfrontaliero. La collaborazione tra investitori, politiche di coinvolgimento strutturate e protocolli di escalation rappresentano strumenti fondamentali per migliorare la trasparenza e la partecipazione.



S·INT·A SRL
TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

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



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

UNI EN ISO 9001:2015



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)



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





NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

PER L’ULTIMA PARTE DEL GIRO DEL MONDO CON GLI ALLIEVI

Il “Vespucci” verso il Mediterraneo



Nelle foto: Il Vespucci in navigazione e un gruppo di allieve dell’Accademia a bordo.

JEDDA – Il veliero della Marina Militare italiana “Amerigo Vespucci” sta arrivando a Jedda, il porto dell’Arabia Saudita sua prossima destinazione, dopo la sosta ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi che è terminata la settimana scorsa. In tutti gli scali anche in Medio Oriente il Vespucci è stato accolto con amicizia ed entusiasmo: ha interessato anche la mostra dell’Italia Style allestita a bordo della nave ed aperta alle visite dei

cittadini. La navigazione del Vespucci in quell’area del Medio Oriente è stata oggetto di approfondite valutazioni anche politiche da parte della Marina Militare Italiana, trattandosi di acque oggetto di ripetuti attacchi terroristici alle navi di passaggio. Si è deciso comunque di dirigere sullo stretto di Suez per arrivare in Mediterraneo, rinunciando all’alternativa di circumnavigare l’Africa come

ormai stanno facendo numerose navi di compagnie commerciali internazionali. La crociera del Vespucci si è articolata su ben 28 paesi, ha doppiato il capo delle tempeste (Cap Horn) sulla punta meridionale dell’America del sud, ha sostato anche in Giappone dove è stata oggetto di manifestazioni di eccezionale amicizia. Una volta entrata nel Mediterraneo, la nave farà il primo scalo a Durazzo, in Albania, a

metà febbraio: quindi procederà per Trieste dove si svolgerà una edizione speciale della Barcolana in suo onore. Ed ecco il calendario delle soste per il ritorno nel Mediterraneo: Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Palermo, Cagliari, Napoli, Gaeta, Civitavecchia, Livorno, Genova. Alla fine della crociera la nave rientrerà a La Spezia per i grandi lavori, necessari dopo oltre due anni di navigazione.

DA OGGI IN MOSTRA AL SALONE DI DÜSSELDORF

Sanlorenzo SP92 al Boot



DÜSSELDORF – Sanlorenzo rinnova l’appuntamento con il Boot Düsseldorf, il principale salone europeo “indoor” dedicato alla nautica, che si tiene da oggi 18 al 26 gennaio e che accoglie un pubblico internazionale alla ricerca del prodotto ideale e alla scoperta delle ultime innovazioni in termini di tecnologia, design e sostenibilità. In questa cornice Sanlorenzo si prepara a giocare un ruolo da protagonista, presentando SP92, yacht simbolo della sua vocazione all’innovazione, alla sostenibilità e all’eleganza Made in Italy. Ultima creazione della linea Smart Performance presentata in première mondiale a Cannes, l’SP92 evolve i concetti distintivi del progetto SP110, reinterpretandoli in una nuova dimensione. Questo yacht combina prestazioni elevate, comfort ed un design essenziale, fondendo esterni ed interni in una continuità visiva enfatizzata dalle ampie vetrate, che amplificano la connessione con il mare e creano un effetto scenografico unico. Lo yacht si sviluppa su quattro livelli, con spazi caratterizzati da linee eleganti, arricchiti da dettagli di grande raffinatezza.

La zona giorno si distingue per l’assenza di barriere visive e per l’uso sapiente delle trasparenze, offrendo ambienti ampi e vivibili che reinterpretano il concetto di loft in chiave nautica. In linea con la strategia del brand, SP92 riflette l’impegno strategico di Sanlorenzo per una nautica sostenibile, integrando innovazioni tecnologiche che riducono l’impatto ambientale senza compromettere prestazioni, sicurezza e comfort. Le geometrie innovative della carena ottimizzano la resistenza in acqua minimizzando così i consumi; ma il driver principale su cui il cantiere ha fatto leva è stato quello di ridurre, quanto più possibile, il peso di ogni componente dello yacht, senza intaccarne il comfort, la sicurezza e la tenuta del mare. L’attenzione alla sostenibilità ha riguardato ogni componente dell’imbarcazione: dalla progettazione degli elementi strutturali, all’impianto fotovoltaico, fino alla scelta degli arredi, tutto è stato pensato per minimizzare i consumi e ridurre l’impronta ambientale. Coerentemente con il suo approccio strategico alla sostenibilità, Sanlorenzo rinnova il proprio

supporto come Project Partner al Blue Innovation Dock. Questa piattaforma, creata dal Boot Düsseldorf, rappresenta un’opportunità unica per promuovere l’adozione di nuove tecnologie e lo sviluppo di

soluzioni sostenibili lungo tutta la filiera. In questo contesto Sanlorenzo, insieme a MAN, sceglie di annunciare, durante la conferenza stampa “Innovation and Sustainability: Sanlorenzo and MAN partner to develop the first yacht with a bi-fuel engine”, una nuova pietra miliare della propria “Road to 2030”. L’appuntamento è per martedì prossimo 21 gennaio alle ore 12 al Blue Innovation Dock (Padiglione 10).

CON LA CONVENZIONE DEL COMUNE DI LIVORNO E IL VOLONTARIATO

Riparte la Protezione Civile in mare

LIVORNO – Il Comune labronico, per diretto interessamento del sindaco Luca Salvetti che è particolarmente attento al settore della Protezione Civile dei cittadini, ha rilanciato all’inizio dell’anno la convenzione – già in atto da alcuni anni – con alcune associazioni del volontariato per interventi a supporto delle strutture municipali e delle varie forze specificamente addette. Per la parte nautica, la convenzione è stata riconfermata a due associazioni: Assonautica Rescue, cui è responsabile il presidente Antonio Fulvi, e il CISOM (Corpo Italiano di soccorso dell’Ordine di Malta) presieduto da Giovanni Busiello. Entrambe le associazioni sono dotate di mezzi nautici attrezzati per il soccorso in mare, sia in aree balneari che al largo. Hanno inoltre tra i volontari esperti che hanno seguito i corsi di formazione della Croce Rossa Italiana e che hanno collaborato e collaborano con la Guardia Costiera e le altre istituzioni del settore. In particolare l’Assonautica Rescue opera dalla base del Porto Mediceo, sulla parte esterna del Forte della Bocca, dotata di scivoli per il varo rapido dei mezzi carrellati (anche a supporto delle moto d’acqua della polizia), di gru per il varo dei gommoni e di piccoli moli galleggianti al riparo della diga fatta costruire a suo tempo dal primo presidente dell’AdSP livornese Nereo Marcucci. L’attività di Assonautica Rescue è diretta e coordinata dallo skipper pluricampione velico Beppe Fissore, coadiuvato da un nucleo di volontari tutti dotati di patente nautica e di specifiche competenze. Anche quest’anno uno dei compiti di Assonautica Rescue sarà quello di coadiuvare la Guardia Costiera in mare, provvedendo anche alla posa in essere di boe, segnalamenti e ormeggi. La base nautica dell’Assonautica Rescue è dotata anche di defibrillatore cardiaco e di attrezzature sanitarie di pronto soccorso.

Nella foto: Uno dei gommoni dell’Assonautica Rescue nella banchina della base.



PER IL TRASPORTO PASSEGGERI PIÙ VELOCE

Il maxi-jet elettrico



CAGLIARI – Il sistema navale fuoribordo DeepSpeed, sviluppato dalla PMI innovativa Sealence e brevettato in 51 Paesi (in 44 dei quali già ufficialmente rilasciato), si prepara a sbarcare sul mercato con un’operazione di funding da 30 milioni di euro, che prevede anche una terza campagna di equity crowdfunding su CrowdFundMe, piattaforma di crowdinvesting quotata in Borsa, oltre all’ingresso di investitori istituzionali coordinati dalla Regione Sardegna.

La tecnologia DeepSpeed è un sistema di propulsione a jet abbinato a un powertrain elettrico, progettato per migliorare significativamente l’efficienza energetica e ridurre le emissioni legate al trasporto navale. Il suo principale vantaggio è l’elevata efficienza su un ampio range di velocità, a partire da quelle medie, ovvero al di sopra dei 20/25 nodi (circa 40/46 km/h), fino ad arrivare a quelle prossime ai 60 nodi (circa 110 km/h), ovvero il massimo di quelle finora testate sulle cinque barche laboratorio realizzate dall’azienda.

Fondata da un team di esperti manager - sotto il coordinamento scientifico del prof. Ernesto Benini, riconosciuto dalla Stanford University nel “TOP 2%” degli scienziati mondiali e la guida dell’amministratore delegato, William Gobbo - Sealence, con sede principale in Italia, è stata premiata dal Parlamento Europeo come una delle “Top 50 startup” più innovative. Con circa 10 milioni di euro investiti in ricerca e sviluppo, l’azienda

vanta una pipeline commerciale di oltre 10 milioni di euro e accordi con importanti partner nazionali e internazionali, soprattutto in Nord Europa e Medio Oriente, in fase di firma o già firmati.

Quanto alla Regione Sardegna, tra i principali soggetti interessati a questo nuovo round da 30 milioni, l’attenzione verso il progetto è legata alle tematiche di re-industrializzazione del territorio e alla creazione di occupazione nei profili a più alta istruzione, per dare una prospettiva agli studenti delle facoltà ingegneristiche delle università sarde.

Sealence, che prevede opportunità di exit nel medio periodo attraverso M&A industriali o IPO (possibilità che era stata precedentemente pianificata e poi sospesa, a causa del mutamento del contesto internazionale che avevano negativamente influenzato il valore delle aziende tecnologiche quotate) impiegherà i fondi raccolti nel round nel processo di industrializzazione della propria tecnologia e negli impianti di assemblaggio per i diversi componenti del powertrain, nell’ampio sviluppo della gamma prodotti e sviluppo di nuovi modelli di jet più potenti destinati al trasporto commerciale e, non ultime, nelle attività volte a introdurre la propria tecnologia sul mercato internazionale.

Per saperne di più sulla campagna di equity crowdfunding di DeepSpeed su CrowdFundMe, che terminerà a fine gennaio: <https://www.crowdfundme.it/projects/deepspeed-3/>

DALL'ANNUALE PULSE REPORT DELLA SOCIETÀ TRANSPOREON

Previsioni 2025 per la logistica



Transporeon, società di Trimble, ha diffuso l'annuale Transportation Pulse Report, rivelando i principali andamenti che caratterizzeranno il settore dei trasporti e della logistica nel 2025. Sono stati intervistati più di 100 dirigenti europei e nordamericani del settore logistico tra i clienti di Transporeon - shippers e carriers - e i membri della comunità di ricerca Indago sulla supply chain.

Ottimismo cauto per il 2025: Gli intervistati hanno indicato le condizioni economiche (56%), gli eventi geopolitici (50%) e le normative ambientali (36%) come i tre principali fattori che influenzeranno il settore nel 2025. Le difficoltà dell'industria manifatturiera in Europa e negli Stati Uniti, l'inflazione globale, la lenta crescita economica e i conflitti consolidano incertezza e rischi, che continueranno a prevalere.

In questo contesto globale, shippers e carriers hanno mostrato un certo grado di ottimismo riguardo il mercato dei trasporti per il 2025.

Nonostante le congetture, i carriers e i fornitori di servizi logistici (3PL) di entrambe le sponde dell'Atlantico mostrano un forte ottimismo (75%), probabilmente dovuto all'aumento della domanda di trasporto e quindi delle tariffe, fattore legato anche alla graduale riduzione della disponibilità di trasporto.

Gli shippers, tuttavia, sembrano

meno fiduciosi, dato che le tendenze attuali prevedono un aumento delle tariffe e una severa riduzione della disponibilità di trasporto: solo il 38%, infatti, dichiara di sentirsi ottimista per il 2025.

Priorità: Controllo dei costi, Espansione del mercato e Digitalizzazione: Alla domanda su quali fossero le principali priorità per il 2025, shippers e carriers hanno risposto sottolineando l'importanza del mantenimento e dell'aumento della redditività.

In primo luogo, la riduzione dei costi è la priorità principale per tutti gli intervistati (61%) ed è particolarmente significativa per gli shippers (76%).

In secondo luogo troviamo l'espansione del mercato, che ha superato la riduzione dei costi per carriers e 3PL. Il 58% l'ha infatti indicata come obiettivo principale, probabilmente nell'ottica di beneficiare dei miglioramenti delle condizioni di mercato, previsti dopo la crisi.

La digitalizzazione della supply chain ha, invece, raccolto il 51% dei voti totali, e sotto questo aspetto, gli intervistati europei hanno mostrato una maggiore propensione ad integrare nuove tecnologie (59%) rispetto alle loro controparti statunitensi (39%).

Le iniziative sulla sostenibilità hanno ottenuto il 44% dei voti, ulteriore dimostrazione della loro

crescente importanza nel settore. In particolare, i dirigenti europei attribuiscono alla sostenibilità un valore superiore, a testimonianza del fatto che l'Europa è più avanzata nell'implementazione delle normative sulla sostenibilità e del rispetto degli standard sulle emissioni.

Restano bassi i tassi di integrazione tecnologica e automazione: Per quanto riguarda la digitalizzazione, permane un divario significativo tra interesse e implementazione. La maggioranza dei partecipanti al sondaggio (54%), tra shippers e carriers, prevede di automatizzare solo il 25% - o meno - dei processi di trasporto entro la fine del 2025. Solo il 10% degli intervistati ha dichiarato di prevedere un'automatizzazione superiore al 75% dei processi o delle transazioni legate al trasporto.

Ciò suggerisce un ampio spazio per la crescita e l'adozione di tecnologie come l'IA, il machine learning e l'automazione dei processi. Mentre gli intervistati a livello globale classificano l'IA come il quarto trend più importante che influenzerà il settore nel 2025, ed emerge come il secondo più importante per carriers e 3PL. Questa differenza potrebbe essere legata all'attenzione dei carriers verso l'espansione del mercato, in quanto l'IA e le piattaforme avanzate possono facilitare le connessioni con una gamma più ampia di shippers e semplificare i processi di abbinamento delle merci.

"L'indagine di quest'anno riflette una preoccupazione profonda per l'economia globale e il contesto geopolitico, che quindi va oltre i trasporti e la logistica", ha dichiarato Philipp Pfister, Sector VP di Transporeon, società di Trimble. "I carriers e i 3PL vedono soprattutto opportunità di innovazione tecnologica e di crescita, bilanciando ottimismo e cautela. Anche se la digitalizzazione non sarà la risposta a tutto, le aziende ne riconoscono i vantaggi e puntano a utilizzare strumenti digitali per controllare i costi, gestire al meglio le aspettative dei clienti e promuovere pratiche sostenibili".

VESTENDO DI BLU IL FLAGSHIP STORE DELLA RINASCENTE

MSC porta il mare a Milano



MILANO – MSC Crociere «porta» il mare a Milano e «veste» di blu il flagship store Rinascente di Piazza Duomo, trasformando la sua iconica facciata e le sue storiche vetrine nel racconto suggestivo dell'innovativa esperienza di viaggio offerta dalla Compagnia, ispirata al concetto di bellezza e raccontata attraverso l'arte, il design e l'innovazione.

«In viaggio verso la bellezza» è infatti il concept della nuova campagna del terzo brand crocieristico al mondo, declinata attraverso un'imponente Domination Experience, che vede il mare e le onde frangersi su una battaglia immaginaria – il prospetto dell'e-

dificio «vestito» di onde – a poche decine di metri dalla Madonnina. Le sei grandi vetrine dell'edificio, affacciate direttamente su Piazza Duomo, svelano invece altrettante installazioni artistiche ispirate ai temi della bellezza, del benessere, dei sapori e delle emozioni del mare. Il tutto, per celebrare lo stile, i valori e le esperienze esclusive che è possibile vivere a bordo delle navi MSC Crociere.

Da oggi, e fino al 27 gennaio, passeggiando nel centro di Milano si potranno ammirare quindi sia la facciata della Rinascente, completamente dipinta di blu, sia le vetrine con le installazioni inedite realizzate grazie alla creatività e al talento degli studenti dei Trienni in Design e in Communication and Graphic Design e del Biennio Specialistico in Interior Design del campus di Milano di NABA, Nuova Accademia di Belle Arti. Si tratta di autentiche opere d'arte, create per raccontare il concetto di «Tailor-made Beauties» – «bellezza su misura» – che caratterizza l'esperienza di viaggio offerta dalle crociere MSC: la serenità e il benessere di cui si gode a bordo, l'intrattenimento di alto livello proposto da artisti internazionali, l'emozione di solcare il mare alla scoperta di mete esclusive, l'esperienza enogastronomica ricercata, la raffinatezza e il lusso dell'MSC Yacht Club, in grado di offrire un servizio senza uguali nel mondo dei viaggi sul mare.

Leonardo Massa, vice president Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: «Siamo felici di rinnovare e di incrementare la nostra collaborazione con Rinascente, portando in uno dei luoghi più iconici di Milano la bellezza, l'arte e l'innovazione, valori che sono al cuore dell'esperienza di MSC Crociere. Questa iniziativa, frutto anche del talento creativo degli studenti di NABA, rappresenta un incontro molto ben riuscito tra la nostra passione per il mare e la vivacità culturale di Milano, città che è da sempre un crocevia di ispirazione e di futuro, in grado di fornire stimoli nuovi e interessanti. Oltre a rappresentare vere e proprie opere d'arte, le sei installazioni sono un invito concreto a immergersi nei valori che guidano il nostro lavoro: la cura per i dettagli, l'eleganza, l'impegno ad offrire esperienze

uniche e personalizzate. Essere nel cuore pulsante di Milano è per noi un'opportunità preziosa, che ci permette di raccontare la bellezza del viaggio e di condividere la magia delle crociere MSC con un pubblico sempre più ampio e qualificato, nazionale e internazionale».

La sei vetrine, ispirate all'esperienza di viaggio di MSC Crociere, sono così declinate: La bellezza del mare – La bellezza dei sapori del mondo – La bellezza dello spettacolo – La bellezza del relax – La bellezza dell'esclusività – La bellezza della scoperta.

Andrea Guanci, direttore marketing di MSC Crociere, ha sottolineato: «Siamo orgogliosi di aver realizzato una Domination Experience così completa, in grado di coinvolgere i visitatori di Rinascente a 360 gradi. Il mare è la nostra casa e siamo felici di poterlo portare a Milano, una città estremamente dinamica e orientata al futuro. Il nostro obiettivo è che ogni persona che passa davanti a queste vetrine riesca a percepire la magia e l'emozione di un viaggio a bordo delle nostre navi, dove ogni dettaglio è pensato per offrire un'esperienza senza pari. Dalla nostra partnership con North Sails a quella con Zafferano, dal Pop-Up Store all'interno di Rinascente fino alle esperienze interattive, puntiamo ad avvicinare il pubblico al mondo di MSC offrendo un assaggio dell'emozione che si prova con le nostre crociere».

Tra le installazioni presenti, una vetrina è dedicata alla nuova collaborazione inaugurata tra MSC Crociere e North Sails, concretizzata nella realizzazione di una esclusiva capsule collection dal design genderless – composta da giacca, polo e cappellino – progettata per il dinamismo urbano di Milano e ispirata alla bellezza e all'energia del mare, combinando eleganza e praticità in ogni dettaglio. La capsules collection è stata creata da MSC Crociere insieme a North Sails, celebre marchio che da oltre 60 anni rappresenta l'eccellenza nel mondo delle attrezzature nautiche e dell'abbigliamento per portare lo spirito dell'oceano in città, ed è disponibile in esclusiva da Rinascente. Si tratta di un prodotto che unisce performance e stile per celebrare l'essenza del mare, della tecnologia e del design contemporaneo.

Più in generale, la nuova nave GNV Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle unità attualmente in flotta.



PRESENTALA L'UNITÀ CAPOSTIPITE DELL'ULTIMA GENERAZIONE DI RO/PAX

Ecco GNV Polaris, nuovo gioiello del marchio



GENOVA – Si è tenuta due giorni fa nel porto la presentazione di GNV Polaris, la prima unità di nuova costruzione di GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, segnando un importante momento nel piano di rinnovamento della flotta attualmente in pieno sviluppo.

Matteo Catani, amministratore delegato di GNV, ne ha sottolineato l'importanza strategica: "GNV Polaris non è solo una nave; è il simbolo della nostra visione. Questo progetto rappresenta un investimento sul futuro, mirato a ridefinire gli standard di qualità e sostenibilità nella nostra flotta e nel settore del trasporto marittimo. Offriamo ai nostri passeggeri un'esperienza di viaggio unica, che combina comfort, innovazione e un profondo rispetto per l'ambiente. Non si tratta solo di modernizzare la nostra offerta, ma di posizionarci come pionieri nel Mediterraneo per l'efficienza operativa e l'abbatti-

mento dell'impatto ambientale. Con GNV Polaris e le altre tre unità in arrivo, compiamo un passo per il nostro sviluppo, confermando il nostro impegno concreto per un trasporto più sostenibile e responsabile."

A bordo di GNV Polaris, passeggeri e autisti potranno godere di un'esperienza di viaggio innovativa e confortevole. La nave offre una gamma di servizi progettati per trasformare l'attraversata in un momento piacevole e memorabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli:

Area Food & Beverage innovativa: dal fascino panoramico del Seaview Lounge, ideale per momenti di relax, al Market Place, che offre piatti preparati al momento e cooking show per un'esperienza culinaria d'eccellenza.

Pizza e Steak House: un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti trendy e tradizione

culinaria italiana.

Hospitality all'avanguardia: spazi pensati per ogni esigenza, dalle aree giochi digitali dedicate ai bambini alle zone pet-friendly, con cabine appositamente progettate per garantire il massimo comfort anche agli animali domestici.

Tecnologie di comunicazione avanzate: tra cui una connessione Wi-Fi stabile e veloce che garantisce ai passeggeri la possibilità di rimanere sempre connessi durante il viaggio. Inoltre, grazie al digital signage e alla segnaletica in braille, GNV Polaris offre un'esperienza inclusiva e innovativa, garantendo comunicazioni efficaci e accessibili.

"Con GNV Polaris vogliamo trasmettere un messaggio chiaro: ogni momento dell'esperienza di viaggio a bordo ha un valore fondamentale." Aggiunge Matteo Della Valle, Chief Commercial Officer di GNV. "Per questo ab-

biamo dedicato grande attenzione alla definizione dei servizi offerti. La nostra clientela è molto diversificata, e il nostro obiettivo è crescere insieme ai nostri clienti, garantendo loro un'esperienza sempre più moderna, unica e su misura, indipendentemente dal motivo del viaggio. Non ci rivolgiamo solo ai passeggeri che viaggiano per piacere, magari verso destinazioni turistiche, ma anche a chi utilizza i nostri servizi per motivi professionali, come gli operatori del settore merci. GNV Polaris rappresenta un passo avanti per tutti loro."

La nave, con una stazza lorda di 46.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,60 metri, è progettata per offrire il massimo in termini di efficienza energetica e qualità dei servizi di bordo. Può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la Genova-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio.

Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale spiccano il sistema di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in porto, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard IMO Tier III. L'uso di illuminazione LED e pitture siliciche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi.

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

Barche “ambientali”, perché sempre ferme?



È un tema delicato, ma non per questo meno importante. In tempi di ambientalismo spinto, mentre da più parti ci si affanna a spiegare anche nelle scuole i valori della difesa della natura e del mare, assistiamo anche a “incidenti di percorso” che magari hanno le loro corrette motivazioni.

Ma sono poco comprensibili a prima vista. È uno dei casi che ci viene segnalato da lettore V.C., attivista dell’associazione ambientalista Marevivo della Toscana. Ne riassumiamo l’amara lettera.

Con un gruppetto di appassionati del mare mi trovo spesso dentro il Porto Mediceo di Livorno per ammirare le tante imbarcazioni all’approdo, sia a quello che i livornesi chiamano ironicamente “Il muro del pianto”, sia alle banchine degli yachts del Cantiere Navale Orlando e dello YCL. Mentre la parte a terra di questo angolo del porto lascia a desiderare come ordine e pulizia – ci dicono che c’è un incrocio di competenze che rende difficili gli interventi di riassetto – sulle banchine tutto appare a posto: ma abbiamo notato due imbarcazioni, entrambe pubbliche, che dovrebbero operare costantemente per il loro scopo ambientalista e invece non si muovono da tempo. Si tratta di uno strano “relitto” destinato al parco della Meloria, che giace ormai da anni su un piazzale dell’avamposto, e del più recente scafo varato l’anno scorso con tanto di benedizione da parte delle istituzioni locali, ma che non abbiamo mai visto lasciare l’accosto dall’ex banchina dei rimorchiatori, prima del ponte girevole del Mediceo. Non sono uno spreco di soldi pubblici?

Sono due realtà diverse, quelle che il lettore ci segnala. L’imbarcazione all’ormeggio all’Andana delle Ancore viene utilizzata in particolare nella stagione estiva per una funzione specifica di cui sono responsabili enti locali, con mandato regionale: e in effetti può destare interrogativi il fatto che per

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

lunghi periodi appare abbandonata, o comunque inattiva. Per quanto riguarda invece il vecchio scafo, che il lettore definisce non a torto “relitto”, su un piazzale dell’Assonautica livornese, si tratta di una partita di imbarcazioni fatte costruire e pagate dal Ministero dell’Ambiente di quasi vent’anni fa, e destinate secondo le intenzioni romane alla raccolta di rifiuti galleggianti in Aree Marine Protette, nello specifico le Secche della Meloria. In realtà si tratta di imbarcazioni che si rivelarono subito difficili da gestire, inadatte allo scopo e condizionate a anche dall’esigenza di avere equipaggi patentati ed addestrati. Morale, sono quasi tutte – da quanto fu appurato in una inchiesta che vide all’azione anche il celebre Gabibbo della trasmissione “Striscia la notizia” – finire ad arrugginire in banchine o aree di demolizione.

-- ALL'INTERNO --	
Nuova avanzatissima sede IMAT.	a pag. 4
Al lavoro per la Biennale del mare.	a pag. 4
Concorso per 12 tenenti.	a pag. 4
Un accordo per mitigare impatti ambientali.	a pag. 5
Camion elettrici, 200 per Amazon.	a pag. 5
Trasporto via acqua “Fit for 55”.	a pag. 5
Sempre più imballaggi “green”.	a pag. 5
Un libro di Giovanni Maria Flick.	a pag. 6
Cargo aereo, più merci e più costi.	a pag. 6
A Fincantieri anche UAS Leonardo.	a pag. 5
Investimenti green, le incertezze.	a pag. 6
Il “Vespucci” verso il Mediterraneo.	a pag. 7
Sanlorenzo SP92 al Boot.	a pag. 7
Il maxi-jet elettrico.	a pag. 7
Riparte la Protezione Civile in mare.	a pag. 7
Previsioni 2025 per la logistica.	a pag. 8
Ecco GNV Polaris, nuovo gioiello del marchio.	a pag. 8
MSC porta il mare a Milano.	a pag. 8
Barche “ambientali”, perché sempre ferme?	a pag. 9

LA GAZZETTA MARITTIMA

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI
Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica

SELECTED SECONDARY FIBERS

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Golar Tundra “Hic manebimus

pressione dei NIMBY (acronimo di Not in my backyard) locali sta incontrando sempre meno consensi. Siamo, nella sostanza, a un altro ogni innumerevoli scontri tra politica e realtà. Da una parte l'ambientalismo per un'Arcadia mai esistita, dall'altra i conti con i fatti e con le esigenze di un mondo concreto.

Ocean Alliance, La Spezia

rilancio dello scalo spezzino nel mercato mediterraneo dei trasporti Container".
"Siamo convinti – precisano ancora i componenti della Community – che proprio per questa sua capacità commerciale, il porto meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda

le imminenti scelte di governance dell'Autorità di Sistema Portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro porto può esprimere".

*

In contrapposizione, a Livorno si recrimina sulla perdita del traffico, che segue anche la presa d'atto di un 2024 non negativo per quanto riguarda i traffici Teu (ne abbiamo riferito nei numeri scorsi, n.d.r.). Tra le cause, l'oggettiva difficoltà delle fullcontainer – oggi sempre più grandi – a operare in Darsena Toscana per la strettoia del Marzocco ancora non risolta, per il continuo afflusso di fanghi dallo sbocco del canale dei Navicelli, e di recente anche le perplessità sul reale interesse del gruppo Grimaldi – nuovo proprietario del Terminal TDT – a potenziare il settore Teu invece che quello dei ro/ro che sbarcano auto dal Far East. Una polemica, quella sul TDT, che non si è ancora conclusa in attesa che l'AdSP fornisca il piano operativo aziendale del TDT sul qualche il cluster portuale pretende una dichiarazione di rilancio anche nel settore dei container.

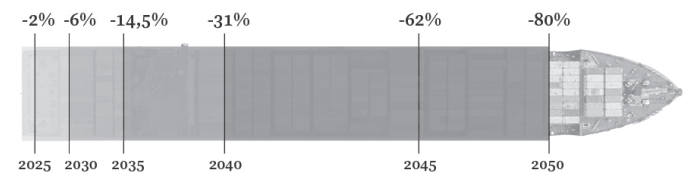
Carburanti navali, scattano gli obblighi



Il regolamento FuelEU Maritime obbligherà le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che fanno scalo nei porti europei (eccetto ad es. i pescherecci):

→ a ridurre l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo come segue

Riduzione media annua dell'intensità di carbonio rispetto alla media 2020



→ a collegarsi all'alimentazione elettrica da terra per coprire le esigenze di energia elettrica mentre sono ormeggiate alla banchina, a meno che non usino un'altra tecnologia a zero emissioni



Maritime? Ecco i principali obblighi.

- Rendere disponibili in Europa carburanti puliti per la navigazione a un prezzo competitivo: il rapporto Draghi ha individuato esigenze di investimento pari a 40 miliardi di euro all'anno.
- Il Clean Industrial Deal dovrebbe incanalare le entrate dell'UE e dell'ETS nazionale per colmare il divario di prezzo tra carburanti convenzionali e puliti, che può essere fino a quattro volte più costoso.
- Le normative internazionali dovrebbero essere concordate presso l'IMO per livellare il campo di gioco e mantenere la competitività internazionale della navigazione europea.

Traffici Teu, siamo a 12

sui terminal minori, in basso nella tabella.

Il giudizio complessivo è dunque moderatamente positivo, considerata anche la crescente concorrenza di grandi terminal del nord Africa, particolarmente attivi con i traffici provenienti da Gibilterra dopo aver circumnavigato l'Africa, un tempo convogliati attraverso Suez. Si tratta inoltre di valutare un anno speciale proprio per le tante crisi geo-politiche in atto, che si spera possano finalmente essere risolte o almeno attenuate nel corso dei prossimi mesi.

Il plotone delle esecuzione

di MSC, Neri e Lorenzini, possa cambiare velocemente le cose: perché occorreranno comunque anni per essere operativi nel nuovo assetto e nel frattempo la strategia nazionale (Riforma, eccetera) avrà i suoi sviluppi.

È una visione negativa, d'accordo. Ma nasce dai tempi lunghi, incredibilmente lunghi, degli interventi per rendere la Darsena Toscana un valido approdo per le navi d'oggi. Il terminal Lorenzini da questo punto di vista si è rivelato il più dinamico, ci ha messo molto del suo – anche su lavori come i dragaggi e il rafforzamento delle banchine che competevano al pubblico – e il suo ingresso nell'orbita di MSC ha contribuito a dare nuovo slancio: però non ha potuto cambiare l'ostacolo fisico di una strettoia d'ingresso che oggi impedisce alle grandi navi, non solo di MSC, di operare in sicurezza e a pieno carico. Le colpe? Difficile attribuirle: ci sono stati forse errori di progettazione, crolli imprevisti nei lavori del microtunnel, ritardi eccessivi da parte di chi doveva spostare nel sistema delle tubazioni sul fondo del canale, una ricaduta disastrosa della disastrosa burocrazia che incombe in tutti i lavori portuali. Si può andare avanti all'infinito, perché la stessa città, con le sue istituzioni, non è mai intervenuta con decisione per appoggiare le operazioni: e ancor oggi la Darsena Toscana e la Darsena Europa sono, per buona parte dei livornesi, dei vaghi UFO meno importanti dei parcheggi per i bagni Pancaldi d'estate... Il porto? Da fastidio per il fumo delle navi traghetto, dà fastidio il progetto del "marina" alle centinaia di imbarcazioni più o meno abusive nel Mediceo, dà fastidio per le stesse imbarcazioni del "marina spontaneo" dei Fossi la disciplina dei transiti dall'unica bocca accessibile dello scalo, in condivisione con le navi.

Forse dovremmo farci tutti un esame di coscienza, prima di scaricare colpe e invocare il plotone d'esecuzione.

Tra Riforma e riffa

più o meno opinabili.

La quinta: più coordinamento centrale, reale e non solo a promesse, tra le pianificazioni nei porti, gli investimenti, le specializzazioni.

*

L'elenco potrebbe essere più lungo, ma abbiamo provato a sintetizzare mal massimo. Ne deriva, tra le altre cose, l'impressione – condivisa da molti operatori – che la Riforma della Riforma sia ancora una specie di Araba Fenice: che ci dia ciascun lo dice, come e dove sia nessun lo sa... E ne consegue, se vogliamo essere realisti, che i tempi saranno ancora lunghi. C'è chi ipotizza che la Riforma diventi un ottimo governo operativo solo nella seconda parte di quest'anno. C'è il rapporto con le Regioni portuali, tutto da definire, in un clima tutt'altro che semplice anche per le diversità politiche. C'è da raccordarsi con la UE, che sugli investimenti e sul cluster portuale europeo ha la sua voce. Insomma, come cantavano nell'800 con accorata nostalgia i poveri fantaccini inglesi in fati-

cosa marcia alla conquista delle vallate dell'Afghanistan "It's a long way to Tipperary".

*

Volete il punto su qualcosa di più vicino? Eccovi accontentati: la campagna ormai in pieno svolgimento per le scadenze delle AdSP. Tra quelle scadute (nove) e quelle in scadenza (altre cinque) siamo al totale, con oltre cinquecento candidature già sotto esame. Si tratta di poltrone importanti, che – come dice il MIT – riguardano specializzazioni significative, per esperti non solo italiani ma europei. Secondo le prime dichiarazioni da parte degli esponenti del governo più addentro, c'era anche l'ipotesi di nominare solo commissari in attesa della Riforma: una ipotesi che però cozza non solo contro appetiti politici, ma anche contro le reali esigenze del cluster, su programmi, progetti e realtà in corso. Poi ci sono le prese di posizione dei partiti, già a tambur battente: come il pronunciamento della Lega per l'AdSP del Tirreno Settentrionale (Livorno, Piombino e Arcipelago) che ha sparato contro l'eventuale riconferma di Luciano Guerrieri per "i tempi lunghi con cui viene condotta avanti la gara della Darsena Europa" ed altro. A Giani, presidente della Regione, Guerrieri invece sta bene e va confermato. Coraggio, siamo solo all'inizio...

Urge facilitare gli arruolamenti

di arruolamento in Italia.

Purtroppo, la mancata proroga della suddetta norma crea notevoli disagi di carattere operativo ai lavoratori marittimi, imprese armatoriali e Capitanerie di porto, costrette a utilizzare le precedenti procedure burocratiche ormai superate dal 2020, determinando file interminabili presso le stesse

INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni
Internazionali
Marittime
Operatori Doganali

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

Capitanerie.

“È quanto mai necessario e urgente porre rimedio a questa seria problematica durante l'iter di conversione del decreto Mil-leproroghe” – afferma il direttore generale di Confitarma Luca Sisto – “La semplificazione si è rivelata un importante passo avanti per il settore e ha ottenuto il consenso unanime dell'intero cluster marittimo. Nel corso del 2025,

sarà fondamentale lavorare per approvare una modifica strutturale al Codice della Navigazione, che renda permanente questa misura e migliori ulteriormente l'efficienza del nostro sistema”.

Confitarma sottolinea dunque l'importanza di un intervento tempestivo per evitare ulteriori disagi e per garantire il pieno funzionamento del settore marittimo, strategico per l'economia nazionale.

www.lorenzininterminal.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@lorenzininterminal.it
www.lorenzininterminal.it

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