

IL PRESIDENTE DI ASSOPORTI PLAUDE ALLA PROPOSTA FITTO

ZES unica per il Sud Italia

Semplificherebbe le procedure complessive e darebbe un im-
portante contributo allo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno



Rodolfo Giampieri

ROMA - Ogni tanto arriva anche qualche buona notizia. Assoport "prende atto con soddisfazione di quanto proposto e annunciato dal ministro agli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, in relazione all'istituzione di una ZES unica per tutto il Mezzogiorno d'Italia. Per ora è una proposta, anche se ad alto livello: ma come dicono in

(segue a pagina 8)

Plurimae leges mala re publica

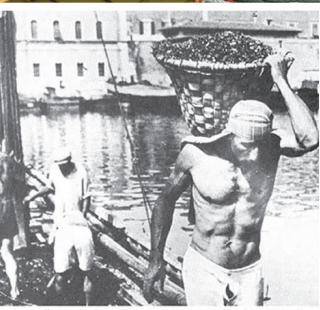
LIVORNO - *Scusate la citazione latina: ma il significato è che non si tratta di un problema solo d'oggi quello dell'eccesso di leggi che spesso si elidono e confondono. Lo scriveva Tacito nei suoi "Annales": Corruptissima re publica plurimae leges. Anche per chi non ricorda il latino da scuola il senso è chiaro.*

Veniamo ad oggi: il costituzionalista Sabino Cassese ricordava non molto tempo fa

(A.F.)
(segue a pagina 8)

INTERVISTA ALL'AVVOCATO MATTEO PAROLI ADSP LIVORNESE

Prepensionamento portuali, bocche del porto, zona Zls



La coffa piena di carbone portata a spalla dai portuali.

LIVORNO - Sull'esigenza di aggiornare le normative, il tema dei prepensionamenti dei portuali sta impattando anche sul personale delle AdSP. Tanto che, in attesa di interventi del governo, alcune AdSP hanno "spalmato" sulle retribuzioni del proprio personale, sia pure per modeste quote, gli oneri sostenuti per i prepensionamenti attuati in casi di necessità oggettive. Il tutto, ovviamente, in accordo con le Rsu interne, anche se alcuni dipendenti si sarebbero lamentati di non essere stati pre-avvertiti.



Matteo Paroli

LIVORNO - Ci si sta chiedendo come fare per adeguare e ammodernare le norme su pensionamento dei lavoratori portuali che malgrado i mezzi moderni continuano a subire stress fisici notevoli. Ci sembra importante su questo piano l'intervista che riprendiamo da "Quadrante Europa" all'avvocato Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSP del Nord Tirreno e da tempo impegnato sul tema specifico.

Avvocato Paroli, non ritiene che sia ormai tempo di rivedere ed adeguare la normativa che concerne la conclusione del rapporto per i lavoratori portuali?

"Se intendiamo essere competitivi sui mercati internazionali, direi proprio di sì e in ciò mi sento corroborato anche da quanto opportunamente sostenuto dal vice ministro Edoardo Rixi lo scorso Maggio durante un incontro in

Antonio Fulvia
(segue in ultima pagina)

AL CONVEGNO DI ALIS A TARANTO

Agostinelli per lo sviluppo del Sud Italia



Nella foto: Il tavolo dei relatori.



Andrea Agostinelli

TARANTO - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli ha preso parte al convegno promosso da Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) dal

(segue in ultima pagina)

CON IL PALINSESTO PER TRE GIORNI DI LAVORI

"Port Shipping" a ottobre

GENOVA - La XV edizione di Port&ShippingTech - Main Conference ("The wave of change") si terrà dall'11 al 13 ottobre presso Palazzo San Giorgio, Genova.

Port&ShippingTech - Main Conference - scrive l'organizzazione - è pronta a navigare i mari del cambiamento, spinta dai venti che influenzano il panorama geopolitico internazionale, le innovazioni tecnologiche, le necessità economiche del Paese e le tendenze della sostenibilità. Tre giorni di confronto tra professionisti con

l'obiettivo di favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo italiano e internazionale. È stata aperta in questi giorni la produr per diventare partner dell'edizione, insieme all'illustrazione del ricco palinsesto.

La partecipazione alle conferenze e dibattiti è prevista sia in presenza sia in streaming.

L'appuntamento genovese diventa quest'anno ancora più

(segue in ultima pagina)

UN DIBATTITO CON PESANTI RIFLESSI SULLA LOGISTICA



Balene contro navi veloci

GENOVA - Ci si chiede, negli ambienti armatoriali non solo italiani, quali conseguenze economiche avrebbe l'applicazione della richiesta dal recent foro ambientalista sul mare di ridurre a meno di 13 nodi la velocità delle navi in Mediterraneo per limitare gli speronamenti delle balene. Spero-

(segue a pagina 8)

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

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

f i t

carontetourist.it

Canoni demanio i ristori post Covid

- Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha diramato la seguente nota sul tema dei canoni demaniali.

Abbiamo apprezzato in questi mesi l'atteggiamento di quelle Autorità di Sistema Portuale che hanno preso tempo sul tema dell'aumento dei canoni concessori, in attesa di qualche chiarimento o modifica normativa.

La recente decisione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale assume un valore aggiunto ulteriore: posticipa al 2023 eventuali adeguamenti, anche alla luce della recente sentenza sospensiva del Consiglio di Stato e, finalmente, riconosce anche i ristori covid per i quali Assiterminal si era battuta nella conversione del DSL 34/2020, per gli operatori portuali che hanno subito diminuzioni dei fatturati superiore al 20% negli anni della pandemia: lo facessero tutti!

Interporti e transizione digitale

ROMA - "La cosiddetta transizione digitale e tecnologica è fondamentale, ma è anche un po' una conseguenza se vogliamo efficientare il sistema logistico e favorire la competitività del sistema Paese. Dinanzi a questa sfida, gli interporti intendono

(segue a pagina 8)

Ricordiamo tutti benissimo l'amara sorpresa di fine anno quando non trovammo nel decreto proroghe la disposizione che sterilizzava l'aumento dei canoni concessori!

In questi mesi abbiamo condiviso, anche con le altre Associazioni del Cluster le molteplici iniziative del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in particolar modo del vice ministro Rixi, dei parlamentari che hanno accolto le nostre istanze, per cercare di intervenire sul tema; siamo stati noi, per primi, promotori di proposte normative,

(segue a pagina 8)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 8)**

**CORA
TRASPORTI**

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

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

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

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



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

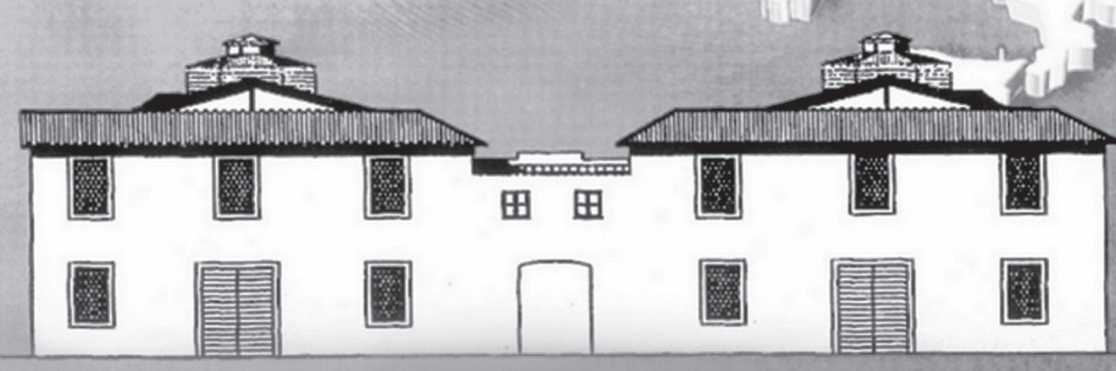
TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

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



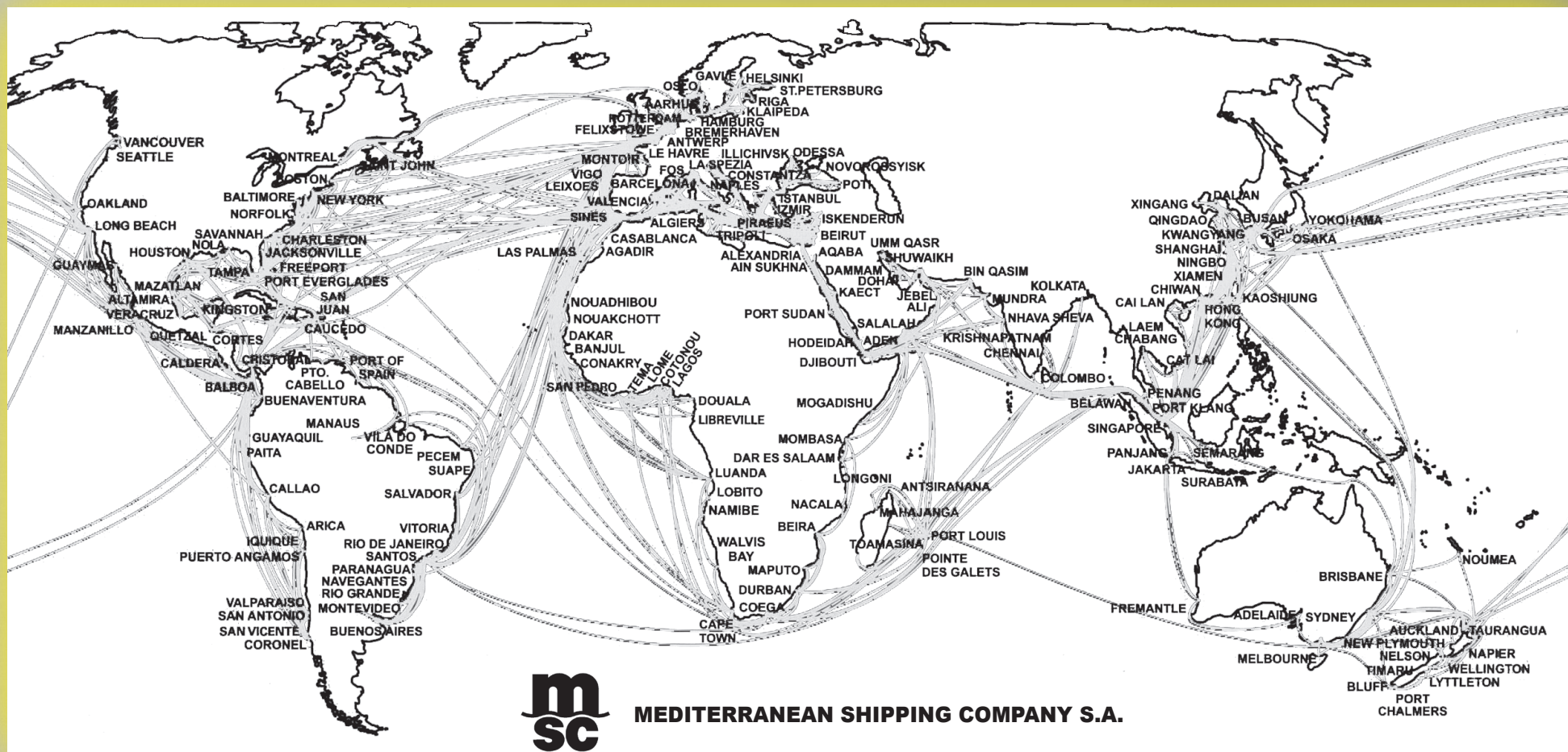

MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

CON UN COMPLICATO VIAGGIO DAL CANTIERE GAS & HEAT SUL CANALE DEI NAVICELLI

Partiti i mega-tank per GNL e ammoniaca



Mauro Evangelisti

PISA – L’ingegner Mauro Evangelisti, e l’intera famiglia di ingegneri che ha creato e continua a far crescere la Gas and Heat sul Canale dei Navicelli di Pisa, si sono levati una bella preoccupazione: sono infatti riusciti, con vari interventi anche dell’Autorità del canale, a portare fino al porto di Livorno i mega-serbatoi per il gas liquido o ammoniacale destinati alla grande nave fluviale per il Nord Europa

Nella foto: La nave con i mega-serbatoi Gas & Heat in uscita dall’avamposto di Livorno.

attualmente in fase finale di allestimento in Turchia. L’innovazione dei serbatoi per l’ammoniaca ha visto ancora una volta l’azienda battere una strada d’avanguardia. Dopo aver ottenuto dal RINA l’Approval in Principle (AiP) per il progetto di un innovativo Ammonia Fuel Supply System (AFSS), sistema che – appunto – consente alle navi di utilizzare il vettore dell’idrogeno come fuel, l’azienda livornese aveva ricevuto un analogo riconoscimento da Bureau Veritas, questa volta per un serbatoio

(sempre destinato ad applicazioni a bordo nave) in grado di trasportare sia Gas Naturale Liquefatto (GNL) sia ammoniacale.

*

A differenza dell’Ammonia Fuel Supply System, il serbatoio dual-purpose si trova in una condizione diversa.

Gas and Heat infatti – spiega il sito dell’azienda – lo aveva già sviluppato alcuni anni fa, utilizzando una particolare variante di acciaio austenico che presenta vantaggi

in termini di costi e di efficienza produttiva rispetto all’acciaio al nickel abitualmente impiegato per i tank del GNL.

Ora che l’ammoniaca pare davvero sul punto di diventare il prossimo fuel per lo shipping l’azienda si è quindi chiesta se i suoi serbatoi fossero in grado di trasportare anche questo vettore energetico, e la risposta è stata affermativa.

Il processo di validazione è stato comunque articolato: Bureau Veritas ha infatti voluto verificare la capacità di questo tipo di acciaio di resistere

alla tensocorrosione (in inglese Stress Corrosion Cracking, SCC), ovvero la corrosione esercitata dall’ammoniaca su materiali sottoposti a sollecitazioni fisiche, e l’esito è stato assolutamente positivo.

“L’innovazione è sempre stata e sarà sempre il nostro focus” ha dichiarato Mauro Evangelisti, presidente di Gas and Heat. “Siamo fiduciosi che l’impiego di questo materiale innovativo possa consentire la produzione di componenti più competitive e sicure nella gestione dei fuel alternativi per lo shipping”.

*

La chiatta autopropulsa (bunker barge) destinata al bunkeraggio di LNG e BIO LNG sarà utilizzata dalla Shell, come noleggiatore a lungo termine nell’area ARA

(amsterdam/rotterdam/anversa).

Gas and Heat ha completato la costruzione degli otto serbatoi dedicati al contenimento del Gas Naturale Liquefatto a -162°C in circa un anno.

Il 7 luglio scorso presso il cantiere RMK MARINE Shipyard si è svolta la cerimonia di varo e la responsabile dell’intero progetto è l’ingegner Sara Evangelisti che ha fatto da madrina all’evento.

“Un grazie speciale per l’ottimo lavoro svolto – scrive in una sua nota l’azienda – a tutti i nostri partner che hanno contribuito alla buona riuscita del carico e della spedizione (F.lli Neri/Lorenzini Terminal/Agenzia marittima Cipriani)”.

La nave Parkgracht è prevista arrivare in Turchia sabato 19 luglio e sarà consegnata all’armatore nel secondo quadrimestre del 2024.

CON UNA SERIE DI FINANZIAMENTI PER 80 MILIONI DI EURO

La BEI per i porti di Roma



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – Sostenere l’ammodernamento e l’espansione dei porti di Roma, contribuendo ad aumentarne la produttività e migliorando i servizi per i passeggeri. Questi gli obiettivi dei finanziamenti del valore complessivo di circa 80 milioni di euro sottoscritti dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) a favore dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale per lo sviluppo degli scali di Civitavecchia e Fiumicino. Nel dettaglio, 29 milioni di euro saranno erogati dalla BEI tramite un prestito diretto all’Autorità di Sistema Portuale. Ulteriori 50 milioni saranno erogati da CDP all’ente a seguito di un accordo di provvista con il quale la BEI ha concesso una somma di uguale ammontare a Cassa Depositi e Prestiti.

Dopo la prima tranche da 50 milioni di euro concessa a novembre 2018 dalla BEI, le risorse annunciate oggi portano quindi il finanziamento complessivo per l’espansione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino a 129 milioni di euro. Il sostegno della BEI ai Porti italiani supera così il volume complessivo

di 1 miliardo di euro, confermando il ruolo della banca dell’Unione europea come principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane in un settore strategico per la connettività e lo sviluppo economico nazionale ed europeo. Dal canto suo CDP solo negli ultimi tre anni ha sostenuto il settore con oltre 200 milioni.

I finanziamenti consentiranno la costruzione di diverse opere nel porto di Civitavecchia, tra cui il prolungamento della diga foranea antemurale per proteggere le banchine dalle mareggiate, contribuendo così a ridurre il numero dei giorni non operativi, con conseguente aumento della produttività e dell’efficienza. Sarà inoltre effettuato il dragaggio di nuovi bacini e del canale d’ingresso al porto, consentendo una maggiore profondità per il passaggio delle navi. Inoltre, verrà potenziato l’accesso ferroviario alla banchina, riabilitando e migliorando la stazione di smistamento esistente e l’entrata al terminal container.

Le risorse contribuiranno anche alla realizzazione delle prime opere previste per il nuovo scalo commerciale di Fiumicino che sarà destinato ai servizi di trasporto per passeggeri e al transito di navi progettate per trasportare automobili, tiro vagoni ferroviari. Gli interventi previsti riguardano la costruzione di frangiflutti per proteggere i moli dall’erosione, il dragaggio di un nuovo bacino e la realizzazione di banchine per traghetti, navi da crociera e per attività di pesca.

“Questa operazione mostra ancora una volta la vicinanza ed il forte supporto della BEI al settore portuale italiano, un settore chiave per la connettività e competitività del Paese”, ha dichiarato Andrea Clerici, responsabile Finanziamenti Infrastrutture, Energia e Settore

Pubblico in Italia della BEI. “Il sostegno della banca dell’UE contribuirà rendere i porti di Roma all’avanguardia dal punto di vista infrastrutturale, aumentandone la capacità e l’efficienza operativa e garantendone un aumento significativo delle capacità di carico e scarico di passeggeri e merci”.

“Il sistema dei trasporti e della logistica è cruciale per la crescita economica e sociale del Paese”, ha sottolineato Tommaso Savi, responsabile Finanziamenti Regioni e altri Enti Pubblici di CDP. “In sinergia con la BEI, siamo orgogliosi di contribuire alla riqualificazione dei porti di Civitavecchia e Fiumicino consolidando la collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, cui abbiamo offerto negli anni anche attività di advisory. L’impegno di CDP per lo sviluppo del settore portuale italiano tocca, infatti, diversi ambiti, dalla consulenza ai finanziamenti a favore di enti e imprese”.

“Si tratta di una operazione strategica per il sistema portuale di Roma e del Lazio, che consente di finanziare lo storico avvio dei lavori per lo scalo commerciale di Fiumicino e interventi altrettanto importanti per il porto di Civitavecchia, come il prolungamento dell’antemurale, il dragaggio del canale di ingresso al porto e il potenziamento dell’ultimo miglio ferroviario”, ha affermato Pino Musolino, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. “Questo ulteriore accordo con BEI e CDP consolida una collaborazione di fondamentale rilevanza, consentendo ad AdSP di intervenire direttamente per il completamento di opere necessarie per lo sviluppo infrastrutturale del nostro Network”.

PRESTIGIOSA NOMINA IN MSC CROCIERE

Lucy Ellis Chief Communications



Lucy Ellis

GINEVRA – Lucy Ellis è stata nominata Chief Communications Officer di MSC Crociere, subentrando a Luca Biondolillo che lascerà la compagnia alla fine di agosto per perseguire una nuova opportunità professionale.

Lucy avrà la responsabilità di guidare la strategia di comunica-

zione globale della compagnia, di supervisionare le comunicazioni interne ed esterne oltre che gestire la reputazione aziendale. Avendo già lavorato per MSC Crociere per quasi otto anni, questa promozione interna è un riconoscimento della sua comprovata leadership e competenza.

Professionista della comunicazione a livello internazionale, con oltre 20 anni di esperienza nella comunicazione strategica, ha ricoperto in precedenza il ruolo di SVP presso Weber Shandwick e di direttore Associato presso H&K Strategies, fornendo consulenza a organizzazioni globali come Unilever, Mondelez e Nestlé.

Gianni Onorato, ceo di MSC Crociere, ha dichiarato: “Sono orgoglioso di annunciare la nuova nomina di Lucy in quanto riconosce il nostro impegno sulle persone finalizzato alla loro crescita all’interno della nostra organizzazione. La vasta esperienza di Lucy, così come la sua conoscenza del business e del

settore, l’hanno resa il successore naturale per questo ruolo.”

Onorato ha aggiunto: “Insieme alla famiglia globale di MSC, voglio ringraziare Luca per il suo impegno e la sua dedizione negli ultimi nove anni e gli auguriamo il meglio per le sue nuove imprese”.

Lucy Ellis ha dichiarato: “Sono entusiasta di assumere questo ruolo. MSC Crociere è un’azienda stimolante e molto speciale; abbiamo un team di persone di talento e una visione entusiasmante. Non vedo l’ora di guidare il lavoro del nostro dinamico dipartimento di comunicazione a livello globale.”

La struttura della comunicazione di MSC Crociere in Italia continuerà ad essere guidata da Michele Curatolo, con il supporto di Emma Di Nicuolo per la parte consumer e di Giuseppe Farese, approdato nel 2022. Inoltre Carlo Fenu continuerà a seguire da Genova la comunicazione istituzionale del Gruppo Msc per la divisione passeggeri.



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



ITALIAN MARITIME ACADEMY TECHNOLOGIES

ISTITUTO TRASPORTI LOGISTICA E NAVIGAZIONE
TRANSPORT LOGISTIC AND NAVIGATION INSTITUTE



IMAT
Training Center
Corsi Online



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

THE IDEAL SHIPPING
SOLUTION FOR YOUR
COMMODITIES



AIR
FREIGHT



OCEAN
FREIGHT



OVERLAND
TRANSPORT



LOGISTICS
SERVICES



IT SOLUTIONS



INSURANCE



China Class A



EU Regulated Agent



AMS/AAMS



SFI Provider



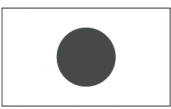
Transported Asset Protection Association



C-TPAT Program
Customs-Trade Partnership
Against Terrorism



ACI



AFR



China Class A



EU Regulated Agent



IT AEOC 16 1182



International Air
Transport Association



HACCP
Critical-Controls-Point



U.S. Food and Drug
Administration
Department of
Health and
Human Services

GDP Compliant
GOOD DISTRIBUTION PRACTICES



BRONZE
ecovadis
Sustainability
Rating

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

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

www.savinodelbene.com

CELEBRATA LA GIORNATA MONIALE

Save the shark

SAN FRANCISCO – C’è anche la giornata mondiale dello squalo, celebrata venerdì scorso 14 luglio. Dimentichiamoci i film del terrore, dimentichiamoci le vittime dei (pochi) attacchi agli umani, quasi sempre scambiati per foche causa le tavole da surf (statisticamente parlando, ne uccidono più le api degli squali). Non si può negare che la vista di una pinna triangolare che avanza nelle nostre vicinanze sia piacevole. Ma per gli squali, dicono gli esperti, anno considerati i pro e i contro.

Gli squali e le razze esistono da oltre 420 milioni di anni. Sono un gruppo di pesci caratterizzati da uno scheletro cartilagineo, da cinque a sette fessure branchiali ai lati della testa e pinne pettorali non fuse alla testa. Hanno una copertura di dentelli dermici che protegge la loro pelle da danni e parassiti oltre a migliorare la loro dinamica dei fluidi. Hanno numerosi set di denti sostituibili. Gli squali in genere non vivono in acqua dolce, anche se ci sono alcune note eccezioni, come lo squalo toro e lo squalo di fiume, che si possono trovare sia in acqua di mare che in acqua dolce. Specie ben note come lo squalo tigre, la verdesca, il grande squalo bianco, lo squalo mako, lo squalo volpe, lo squalo volpe e lo squalo martello sono predatori apicali – organismi

che si trovano in cima alla loro catena alimentare subacquea.

Gli squali e le razze sono presi di mira dalla pesca rispettivamente delle pinne di squalo e delle lamelle, che hanno prezzi esorbitanti a causa della loro elevata richiesta come prelibatezza in alcuni paesi asiatici. C’è anche un mercato per la carne di squalo, con i paesi europei che forniscono il mercato più grande. Secondo un recente rapporto di TRAFFIC, che mette in evidenza i principali catturatori di squali, commercianti e specie interessate, i primi venti paesi al mondo che catturano squali hanno pescato oltre 600.000 tonnellate metriche di squali e razze ogni anno tra il 2007 e il 2017, e i primi cinque paesi – Indonesia, Spagna, India, Messico, e Stati Uniti – hanno catturato in media 333.952 tonnellate metriche all’anno. Si stima che ogni anno vengano catturati a livello globale fino a 100 milioni di squali. Secondo il rapporto, 16.177 tonnellate metriche di pinne di squalo, per un valore di circa 294 milioni di dollari all’anno, sono state importate in tutto il mondo ogni anno tra il 2000 e il 2016, e il 90% di questi prodotti a base di pinne di squalo è stato importato da quattro Paesi: Hong Kong SAR (9.069 mt/anno), Malaysia (2.556 mt/anno), Cina

continentale (1.868 mt/anno) e Singapore (1.587 mt/anno). Brasile, Spagna, Uruguay e Italia hanno rappresentato collettivamente una media del 57% delle importazioni globali di carne di squalo durante il periodo di studio decennale.

Gli squali sono i principali predatori che svolgono un importante ruolo ecologico negli ecosistemi marini. La loro salute e il loro benessere sono quindi vitali per il mantenimento di oceani sani – e per estensione, vitali per le comunità che dipendono dagli oceani per la loro sicurezza alimentare e il loro sostentamento. Ironia della sorte, questo vale anche per i pescatori che li prendono di mira. Maintaining shark biodiversity is important for several reasons. Gli squali predano animali marini malati, deboli e vecchi, e aiutano a controllare le popolazioni di altre creature marine. Questo aiuta a prevenire la diffusione delle malattie, migliora la forma fisica genetica della vita marina e mantiene gli ecosistemi marini in equilibrio.

Friend of the Sea ha anche rinnovato la petizione Change.org che ha portato Deliveroo e Just Eat a togliere le zuppe di squalo dal loro menu chiedendo loro di non collaborare con i ristoranti cinesi che propongono zuppe di squalo in loco.

DALL’ANDAMENTO DELLE PRENOTAZIONI PER QUEST’ANNO

Crociere MSC tutte Green



GINEVRA – MSC Crociere, terzo gruppo crocieristico al mondo grazie a una flotta composta da 22 unità ha previsto quest’anno di raggiungere, solo in Italia, i 4 milioni di passeggeri e di arrivare all’ambizioso traguardo dell’impatto zero entro il 2050. Grazie allo studio dell’Osservatorio interno che analizza i trend e le scelte dei suoi clienti è emerso che l’estate del 2023 avrà tinte di colore... green.

1- In cima alle preferenze infatti gli itinerari nel Nord Europa della più recente ammiraglia, la MSC Euribia battezzata a giugno. È la nave da crociera più efficiente al mondo dal punto di vista energetico, tanto da registrare un importante record nel settore, quando nel suo battesimo del mare ha realizzato un viaggio sperimentale a impatto zero, dalla Francia alla Danimarca, dimostrando la possibilità di viaggiare a zero emissioni nette di gas serra grazie all’uso di bio-GNL rinnovabile. A ruba i suoi itinerari di 7 notti da in partenza da Kiel, Germania o Copenaghen, Danimarca verso la Norvegia, nel villaggio fiabesco di Alesund ricostruito all’inizio del XX secolo in stile art nouveau, e nella caratteristica cittadina di Hellesylt, su un braccio del fiordo di Geiranger, fino a alla suggestiva Flåm a cui si accederà attraverso Sognefjord, il più lungo fra le centinaia di fiordi norvegesi.

2- Green come natura incontaminata di Groenlandia e Islanda, al secondo posto nelle preferenze

dei crocieristi, quasi al completo i viaggi fra le terre del ghiaccio lunghe 21 notti attraverso la Scozia. Un doppio tour da sogno immersi in terapeutici silenzi e paesaggi fortemente introspettivi pensati per chi sente la necessità di ritrovare se stesso avvolto dalla natura, alla ricerca del benessere dell’anima.

3- La casa della sostenibilità ambientale è anche e soprattutto Ocean Cay, l’isola dei Caraibi a uso esclusivo degli ospiti MSC, ex sito industriale a 65 miglia da Miami è stata ora totalmente bonificata dalla Compagnia e trasformata in un’isola privata, circondata da acque cristalline che ospitano importanti specie marine e habitat colorati. Sul podio i viaggi di MSC Meraviglia e MSC Seascope qui indirizzati, con partenza da Miami in Florida (USA), con soste anche nelle Bahamas, Puerto Rico, Repubblica Dominicana, Messico, Isole Cayman, Giamaica....

4- Premiata dai crocieristi la scelta di inserire nella programmazione estiva il Canada. Dal mese di aprile MSC Crociere ha messo casa in pianta stabile nella Grande Mela, posizionando per tutto l’anno una delle sue 21 navi della flotta, la MSC Meraviglia, con la proposta di tre differenti itinerari: verso i Caraibi e a partire da Settembre un viaggio verso il nord del mondo, alla scoperta della frastagliata costa, meno conosciuta ma oltremodo affascinante, del New England e appunto del Canada, precisamen-

te a Saint John’s, una città dalla storia tutta italiana, capitale della Nuova Scozia nell’estremo est del paese, una città che si fonde con l’oceano creando atmosfere uniche nel suo genere. Tappe finali prima del ritorno a New York saranno Charlottetown - con la sua classica forma a V - e Sydney, meravigliosamente adagiata su un fiordo della Spanish Bay.

5- Non si fermano le prenotazioni per i tour tra Giappone, Corea del Sud e Taiwan, altra grande novità della programmazione, tra templi, villaggi, parchi, vulcani, castelli e la magica atmosfera unica del Sol Levante. Itinerari estivi a bordo di MSC Bellissima da 6 a 9 notti con partenza da Yokohama verso gli innumerevoli patrimoni nipponici. L’Asia proposta da MSC Crociere è un viaggio nel tempo attraverso culture millenarie per scoprire la sua arte, la sua storia e la sua tradizione ma anche il suo dinamico presente. In Giappone molte sono le meraviglie da ammirare: gli spettacolari templi antichi di Fushiki-Toyama e di Maizuru, i fieri villaggi dei samurai di Kanazawa, il verde parco di Kagoshima, con i caratteristici laghetti e la disposizione studiata delle piante, e poi, ancora, l’antico castello in legno della città di Kochi. Non solo Giappone però, le crociere di MSC Bellissima si estenderanno anche in Corea del sud, dove Busan conquista i visitatori con le sue bianche spiagge e i suoi grattacieli illuminati e anche Taiwan.

SHARK FINNING

100 MILLION+ Sharks are killed every year, due to commercial and recreational fishing, that's 190 sharks per minute.

27% of Shark fins are from European sources.

WHAT IS SHARK FINNING?

Sharks are CAUGHT

Their FINS are cut off

73 Million are killed each year for Shark FIN SOUP

SHARKS BALANCE FOOD WEBS

As the apex predators of the oceans, sharks keep other marine life in healthy balance by regulating the oceans and maintaining the structure of food webs. On this, they prevent the overconsumption of plankton by other fish, moderating climate change.

SHARKS KEEP VITAL HABITATS HEALTHY

Tiger sharks patrol large areas of seagrass preventing their prey, such as sea turtles from overgrazing oxygen producing seagrass beds. These beds also serve as vital habitats for many species.

WHY SHARKS MATTER?

IS YOUR SEAFOOD SHARKFIN FREE?

For more info please write to info@friendofthesea.org or check www.friendofthesea.org

For more info please write to info@friendoftheearth.org or check www.friendoftheearth.org

COME MASSIMO DELL’ENERGIA PULITA IN TOSCANA

La geotermia come protagonista



Nella foto: La porta della geotermia, inaugurazione.

ROSIGNANO MARITTIMO – Da un angolo all’altro della Toscana ma anche sui palcoscenici d’Italia, la geotermia continua a far parlare di sé per la sua natura di energia rinnovabile e sostenibile più unica che rara: sabato scorso a Monteverdi Marittimo, infatti, i consoli del Touring Club Italiano della Toscana hanno consegnato ufficialmente la Bandiera Arancione all’Amministrazione Comunale, un traguardo – come dice il Comune

nella nota di annuncio dell’evento – “che costituisce un grande risultato per un territorio che nei suoi quasi 100 kmq riesce a coniugare valori di storia, di natura, di prodotti tipici e di accoglienza rari e preziosi, elementi di forte attrattiva per il turismo lento, grazie anche alla posizione baricentrica tra mare e colline di bellezza e relax, abbracciate dal calore dell’energia geotermica che conta impianti di produzione importanti e dal 2019 la presenza della “Porta

per la Geotermia” lungo la strada provinciale 329, realizzata da Enel Green Power e Comune.

Intanto anche in Versilia, al Lido Show ha avuto luogo sul viale a mare di Lido di Camaiore con la conduzione di Claudio Sottili, la serata dedicata ad Ori e Conad con la presenza tra i produttori di Massimo Rossetti in rappresentanza di Parvus Flos, la cooperativa sociale che a Radicondoli produce basilico e molti altri prodotti nelle serre alimentate dal calore geotermico dando lavoro anche a persone fragili nell’ambito di un importante progetto che coniuga lavoro, solidarietà, imprenditorialità e sviluppo sostenibile.

Una risorsa, insomma, a 360° che anche per questo motivo ha trovato spazio nella mostra per i 75 anni del Senato della Repubblica, grazie all’iniziativa di Senato Ragazzi “Vorrei una legge che” con cui l’Istituto Comprensivo E. Solvay – D. Alighieri, classe V della scuola primaria Europa, a Rosignano Solvay, ha visto il proprio progetto, nato da una visita in geotermia, in esposizione nella rassegna nazionale del Senato (<https://www.senatoragazzi.it/iniziativa/progetto/258/>).

#BFW

BOLOGNA FIERE WATER & ENERGY

BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023

H₂O 30 1993 2023 ACCADUEO

CH₄

forumfuels MOBILITY

ConferenzaGNL

Dronitaly

Hydrogen Energy Summit & Expo

A DIFFERENZA DI QUANTO VIENE IN ALTRI MARI DEL MONDO

Mediterraneo, sempre più meduse



ISOLA D'ELBA – Tempi di meduse, questi fastidiosi ma anche spesso innocui e spettacolari organismi marini che d'estate invadono con le correnti alcune delle nostre aree costiere. Recenti dati del CNR confermano che gli avvistamenti di meduse nel Mediterraneo sono decuplicati negli ultimi dieci anni. È un fenomeno che riguarda solo alcune zone del pianeta, tra cui i nostri mari: "L'analisi di metadati, su scala globale, ha permesso di stabilire che in altre zone del mondo le popolazioni di meduse sono stabili o sono addirittura diminuite. Nel Mediterraneo, invece, alcune specie hanno aumentato la propria densità", spiega Mar Bosch-Belmar, biologa marina dell'Università del Salento. Quasi certamente è dovuto anche alla diminuzione dei loro predatori, come delfini e tartarughe. Se non sono predate o sbattute sulle spiagge, le meduse sono organismi considerati immortali.

Le specie più abbondanti nel

Mediterraneo sono la medusa luminosa (Pelagia noctiluca), che predilige le acque del Tirreno, il polmone di mare (Rhizostoma pulmo), più facilmente avvistabile nell'Adriatico e nello Ionio, la medusa tuberculata (Cotylorhiza tuberculata) e la Velella velella (un piccolo idrozo che spesso si trova spiaggiato dopo le tempeste) soprannominata la "barchetta di San Pietro" a causa di una cresta di forma triangolare simile ad una vela, che le permette di muoversi sulla superficie dell'acqua tramite la spinta del vento. La Velella è in realtà una colonia formata da un individuo medusoide modificato che fa da vela e capta il vento per spostarsi mentre al di sotto del disco ci sono numerosi individui polipoidi che si occupano dell'alimentazione e della riproduzione. Capita di avvistare nei nostri mari anche la caravella portoghese (Physalia physalis); scambiata per una medusa è in realtà un sifonoforo, cioè una colonia di più organismi dipendenti l'uno dall'altro. Molto velenosa, rilascia tossine che possono causare nell'uomo forti dolori e anche l'arresto cardiaco. Niente a che vedere con certe muse del Pacifico, alcune delle quali con filamenti lunghi

qualche metro, pericolosissime per l'uomo e spesso fatali: tanto che alle più frequentate spiagge australiane i bagnanti vengono protetti con reti più contro di loro che contro gli squali.

PER FAR FRONTE ALLA SICCIÀ E ALLE ESIGENZE PRIMARIE

Più dissalatori in Italia



ROMA – Di fronte a una siccità che si è fatta sempre più preoccupante, soprattutto in alcune zone del Nord Italia, si sta facendo strada anche nella penisola e nelle isole la volontà di costruire impianti capaci di trasformare l'acqua del mare in acqua dolce.

I dissalatori, alcuni amministratori locali ne sembrano sempre più convinti, potrebbero essere una soluzione brillante al grave problema di mancanza d'acqua che sta colpendo l'Italia e che rischia di lasciare colture, industrie e diversi milioni di persone senz'acqua potabile.

Secondo un report dell'Osservatorio ANBI sulle risorse idriche, il 6-15% della popolazione italiana vive oggi in territori esposti a gravi fenomeni di siccità e rischia di rimanere senz'acqua: proprio per questo il governo ha recentemente annunciato l'istituzione di una cabina di regia tra tutti i ministeri interessati per definire un Piano Idrico Straordinario per l'emergenza siccità.

"Investire in depuratori e dissalatori è uno dei nostri obiettivi", ha recentemente dichiarato il ministro della Protezione Civile Sebastiano Musumeci al "Messaggero". Nonostante l'Italia presenti le caratteristiche ideali per sfruttare questo tipo di tecnologia e diverse zone ad alto rischio, infatti, siamo ancora piuttosto indietro: la produzione di acqua dissalata in Italia rappresenta appena lo 0,1% del prelievo di acqua dolce, mentre in paesi come Emirati Arabi Uniti, Australia e Spagna l'acqua desalinizzata copre una buona percentuale del fabbisogno di acqua della popolazione.

Circa l'85% dei dissalatori installati nel mondo funziona tramite osmosi inversa: l'acqua viene prelevata dal mare e incanalata verso una serie di membrane filtranti che trattengono sali e impurità. La dissalazione per osmosi, oltre a essere la tecnica più diffusa, è anche quella che richiede meno energia: a differenza della dissalazione termica, una vera e propria distillazione dell'acqua di mare tramite evaporazione, la dissalazione per

osmosi non richiede l'utilizzo di dispendiose fonti di calore.

La presenza di dissalatori in Italia non è una novità assoluta: nel nostro paese esistono dissalatori la cui realizzazione risale agli anni Novanta, e si contano diversi impianti già in disuso, come quelli siciliani di Gela, Trapani e Porto Empedocle, o il piccolo impianto di Capraia isola. La maggior parte dei dissalatori oggi presenti in Italia è limitata a strutture di piccole e medie dimensioni, una buona parte delle quali fornisce acqua potabile a industrie ed attività turistiche come hotel e resort.

Gli impianti di dissalazione italiani si trovano prevalentemente nelle piccole isole di Sicilia, Toscana e Lazio. La regione siciliana, in particolare, ha una lunga tradizione in materia: oltre al dissalatore di Ustica, ultimato nel 1995, l'isola può contare su un impianto che serve le isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa e che ha una portata complessiva di oltre 460 metri cubi d'acqua all'ora, e anche l'isola di Vulcano ha il suo dissalatore.

In Toscana esistono degli impianti di dissalazione che forniscono acqua potabile agli abitanti delle isole di Giannutri e Capraia e dell'Isola del Giglio, mentre sull'Isola d'Elba cittadini e amministratori protestano da mesi contro il dissalatore di Lido di Capoliveri. Gli impianti di dissalazione infatti avrebbero dei costi ambientali importanti: non a caso la legge "SalvaMare" per la raccolta dei rifiuti in mare e la tutela

dell'ambiente marino, entrata in vigore il 25 giugno 2022, permette la costruzione di nuovi impianti solo ed esclusivamente in assenza di alternative.

Anche sull'isola di Ponza la costruzione del dissalatore temporaneo di Cala dell'Acqua ha sollevato il malumore del Comune, preoccupato per le ripercussioni sull'ambiente e sulla stagione turistica estiva. Stessa sorte per l'impianto che si trova sull'Isola di Ventotene.

Il bilancio totale comunque è a vantaggio degli impianti più moderni e meno impattanti. Il dissalatore più grande d'Italia verrà costruito a Taranto: si tratta di un investimento di 100 milioni di euro che beneficerà dei fondi del PNRR e che si prevede sarà completato entro il 2026. Il dissalatore di Taranto tratterà 1.000 litri di acqua al secondo, producendo ogni giorno l'equivalente del fabbisogno idrico di 385.000 persone.

Un altro dissalatore, temporaneo, è appena arrivato a Taglio di Po, in provincia di Rovigo: è stato noleggiato dalla Spagna per due mesi, e fornirà acqua alle zone critiche di Polesine e Veneto – regione in cui si vanno affacciando anche altri progetti "in stile Dubai".

Anche Genova vuole il suo dissalatore: come ha recentemente affermato il sindaco Marco Bucci, intervistato dal "Quotidiano Nazionale", si sta lavorando per "la costruzione di un grande impianto di desalinizzazione in grado di portare circa 100 milioni di metri cubi d'acqua l'anno nel Nord Italia".

L'ultima proposta in ordine di tempo arriva dalle Marche, dove il vicepresidente del Consiglio Regionale Andrea Biancani ha posto un'interrogazione sulla possibilità di installare un dissalatore nella provincia di Pesaro-Urbino.

È inoltre notizia recente che alle isole italiane siano stati assegnati 22 milioni di euro per la costruzione di impianti di dissalazione: buona parte delle risorse sono destinate alle isole siciliane, che presto potrebbero veder nascere nuovi dissalatori anche a Lampedusa, Panarea e Stromboli.

CON IL RECENTE TROFEO "BIZZOSASTAR" E IL "GEMMASOFIA"

Star in regata a Viareggio



Nella foto: Gli equipaggi del "BizzosaStar".

VIAREGGIO – Malgrado la concomitanza con un altro appuntamento e il grande caldo, una decina di equipaggi della Classe Star ai quali quest'anno se ne sono aggiunti altrettanti della Classe Finn, hanno partecipato alla seconda edizione Viareggio del Trofeo BizzosaStar, manifestazione voluta per ricordare l'amico Stefano Bettarini scomparso a fine 2021, organizzata dalla Società Velica Viareggina, su delega della FIV, con la collaborazione del Club Nautico Versilia e del Circolo Velico Torre del lago Puccini.

Nato dalla volontà di Alessandro Giachetti che ha voluto creare "Non un Memorial ma, come sicuramente avrebbe voluto Stefano, un momento piacevole da condividere con tanti appassionati di vela, di Classe Star e di mare come lo è stato lui", il Trofeo al quale è stato dato il nome delle tante barche di Bettarini e del Sailing Team con il quale regatava, si è articolato su due momenti: le due prove disputate nel pomeriggio di domenica nelle acque di Viareggio - caratterizzate da una giornata

caldissima e vento debole - e un coinvolgente momento conviviale a terra durante il quale tutti presenti hanno ricordato con simpatia un grande Amico e protagonista della Vela.

"Con Stefano ci ha legato un'amicizia quarantennale, fatta non solo di regate e di barche condivise (tre per parlare solo delle Star sulle quali abbiamo regatato insieme) ma di tanti momenti e ricordi indimenticabili - ha ricordato Giachetti -. Dopo la sua scomparsa ho pensato subito al Trofeo con la Star perché è la barca che più ci ha entusiasmato e ci ha permesso di passare insieme giornate stupende."

Dopo un appetitoso buffet, la distribuzione delle magliette con il logo del Trofeo e aver festeggiato il compleanno del Legend Franco Dazzi, si è svolta la premiazione alla quale hanno partecipato anche la moglie di Stefano, Mirta, la cognata Marzia e il cognato Marco, usciti in mare con il Bizzosa per seguire la regata.

UDR della manifestazione è stato Tiziano Menconi mentre l'assistenza Finn è stata curata da

Marco Trainotti.

Nella classe Star, bissando il successo della passata edizione e grazie ad una doppietta di vittorie di giornata, Enrico Chieffi (Flotta PDV - SVV, 2 punti) quest'anno in equipaggio con Daniele Bresciano si è imposto sugli avversari lasciando nella scia Valerio Chinca con Manlio Corsi (Flotta FdM, SVV, 6,2 i parziali) che hanno chiuso ex aequo (8 punti) con Antonio Balderi e Amerigo Anguillesi (Flotta PdV, SVV 2, 6 i parziali).

Doppietta di vittorie di giornata anche per Italo Bertacca che si è aggiudicato la prima posizione nella Classe Finn davanti a Diego Maltese (4 punti; 2,2, i parziali) e a Franco Voltolini (CV Erix, 7 punti; 3,4).

Ulteriore imperdibile appuntamento organizzato per la Classe Star dal sodalizio presieduto da Paolo Insom in collaborazione con CN Versilia e CVTL Puccini, sé il Campionato XIV Distretto - III Trofeo Gemmasofia in corso nelle acque viareggine da ieri venerdì 21 a domani domenica 23 luglio.

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

TRATTAMENTI ANTITARLO

SANIFICAZIONI ANTI COVID-19

TRATTAMENTI ANTIZANZARE

Ambienti sani e sicuri dal 1954

- DISINFESTAZIONI
- DERATTIZZAZIONI
- ALLONTANAMENTO VOLATILI
- DISINFEZIONI
- TRATTAMENTI ANTITARLO

Chiama per un sopralluogo gratuito:

CDL Centro Disinfestazione Livornese

Via G.B. Guarini 60
57121 Livorno (LI)
+39 0586-88.80.07
info@cdlsrl.com

CDL
IGIENE AMBIENTALE

www.cdlsrl.com

ISTITUITO AL MINISTERO DEL TURISMO

Un tavolo per Assomarinas



ROMA – Assomarinas plaude all’iniziativa del ministro del Turismo Santanché che riguarda l’apertura di un Tavolo di lavoro permanente con le associazioni di categoria per risolvere problemi di urgente soluzione per le imprese del settore come l’attribuzione del codice Ateco turistico, il

problema del classamento catastale e quello dell’abilitazione semplificata del charter insieme a tutte le altre questioni di carattere generale che rappresentano ancora un limite al miglioramento dei servizi portuali turistici come il tema dell’attribuzione di nuovi fondi per il credito d’imposta

turistico relativo al rinnovo degli impianti.” Gli operatori di Assomarinas sono soddisfatti del dialogo costruttivo avviato con il ministro Santanché che rappresenta un importante primo passo verso l’auspicabile adozione di misure strategiche per le imprese del settore”.

UN SOCCORSO DELLA GUARDIA COSTIERA DI LIVORNO

Quel maledetto asse dell’elica...



Nella foto: L’imbarcazione in pericolo scortata dalla CP 667.

LIVORNO – Non è il primo caso, e probabilmente non sarà l’ultimo: perché la guarnizione che rende stanco il passaggio a scafo dell’asse dell’elica è uno dei punti deboli di un’imbarcazione, e troppo spesso durante il rimessaggio invernale non viene controllata. L’ultimo caso è avvenuto giovedì scorso su un’imbarcazione di 16 metri che stava all’improvviso imbarcando acqua mentre navigava a circa 12 miglia a largo di Cecina. L’unità, con a bordo una coppia di cinquantenni, era partita da Marciana Marina ed era diretta a La Spezia. Il conduttore, avendo notato un leggero rallentamento della sua velocità ed un assetto leggermente più appoppato assunto dall’imbarcazione, visto crescere in sentina il livello dell’acqua lanciava immediatamente il Mayday. Scattava subito la procedura di soccorso: la motovedetta CP 867 partiva da Livorno insieme al battello veloce GC B60 della Guardia di Finanza. Il personale della CP 867, raggiunta l’imbarcazione, procedeva con cautela ad affiancarla, prestando la necessaria assistenza per l’impiego dei mezzi di esaurimento di bordo, e procedendo a scortare l’imbarcazione in difficoltà a lento moto fino al porto di Cecina, dove veniva prontamente alata con una gru. Tutti i soccorsi sono stati coordinati dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Livorno che nell’occasione raccomanda di verificare sempre prima di intraprendere la navigazione il buon funzionamento degli apparati e delle dotazioni di bordo e ricorda che per le emergenze in mare è sempre attivo il numero blu 1530 ed il numero unico di emergenza 112.

www.lorenziniinterterminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it



NEL PROGRAMMA DI APPUNTAMENTO IN ADRIATICO

La flotta Assonautica al Tiziano

SAN BENEDETTO DEL TRONTO – La flotta di imbarcazioni che partecipano alla 35esima edizione di “Appuntamento in Adriatico” - storica iniziativa organizzata da Assonautica italiana e diretta da Paolo dal Buono, con la finalità di promuovere le culture, i porti e i territori adriatici - è arrivata al porto turistico Tiziano di San Benedetto del Tronto. Le imbarcazioni da diporto, che sono partite a inizio giugno da Trieste e che hanno percorso tutta la costa adriatica fino a Bisceglie per poi risalire verso Nord, hanno poi lasciato la tappa di San Benedetto del Tronto, per la rotta del sale. Le due rotte fanno parte dei diciassette itinerari proposti dal progetto di promozione del turismo nautico e della vacanza in barca “L’Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto”, affidato ad Assonautica Italiana nell’ambito del Piano di promozione “Viaggio italiano - Scopri l’Italia che non sapevi”, tramite l’accordo di programma tra Ministero del Turismo, Regioni - la Regione Marche è ente capofila per le regioni italiane - e



Nella foto: Il porto turistico.

province autonome, in collaborazione con ENIT. Ed è proprio la flotta di imbarcazioni della 35esima edizione di “Appuntamento in Adriatico” a promuovere “L’Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto”, abbinando la navigazione alla scoperta delle bellezze artistiche, storiche e culturali dell’entroterra

costiero. Il Tiziano di San Benedetto del Tronto - come noto - è il più importante porto peschereccio delle Marche ed è una preziosa porta d’accesso per visitare luoghi incantevoli come Ascoli Piceno, una città di una bellezza straordinaria dove il Medioevo respira attraverso architetture stupende.

Il gancio salpa-ancora

D’estate specialmente, quando ci si ancora in una rada affollata o in zone dove ci sono sconosciute catenarie sottomarine, capita di incattivire il nostro ferro. E di cercare invano di salparlo, spaccandosi le braccia o rischiando di bruciare il verricello elettrico. È una situazione che abbiamo già sperimentato tutti o quasi. Le soluzioni? Se il fondale è a portata di apnea, provare a liberare l’ancora con un tuffo, stando attenti a non rimanere incastrati con le mani. Se è troppo profondo, ricorre a un sommozzatore o abbandonare l’ancora: soluzioni entrambe costose e spiacevoli. Dal sito F&B Yachting, che offre molte proposte intelligenti, questo semplice gancio, progetto



apposta per operare sulla catena e liberare l’ancora. Di uso intuitivo, non serve nemmeno immergersi

per controllare la manovra: al limite basta trascinarlo fino all’aggancio.

Fuoribordo, sempre più in sù



Un tempo il motore fuoribordo era, per sue stesse caratteristiche, una soluzione leggera, amovibile e con il minimo delle complicazioni meccaniche. L’esempio storico? L’inglese Seagull, una specie di tubo con un monocilindrico a carburatore, una grande clic da spinta e niente marce. Per la retro, si ruotava il motore di 180 gradi. Preistoria: oggi il fuoribordo delle maggiori case è una gara a chi fornisce più potenza, con sofisticata elettronica, pluricilindrico e ovviamente peso e costo adeguati. In teoria è ancora amovibile, saper farlo ci vuole una gru di cantiere. Però il mercato premia questi “mostri” e dunque, piatto ricco, mi ci ficco.

L’ultima novità viene dalla Suzuki, che come le altre marche

giapponesi confina ad essere tra le regine del mercato. Si chiama DF 300/350, offre due potenze diverse dallo stesso blocco motore (miracolo dell’elettronica e delle tarature) ha 6 cilindri contrapposti e, suprema raffinatezza, una doppia elica controrotante. La timoniera non è più a cavo ma elettronica, drive-by-wire: ovviamente meno pesante per gestire questa potenza e questo peso (si sfiorano i 400 kg): i doppi iniettori dovrebbero permettere una combustione “magra” che secondo la casa fa risparmiare il 15% dei consumi. Infine è cambiata l’estetica, più raffinata e meno massiccia in calandra. La dolente nota: mettete in conto circa 30 mila euro per il meno potente, un paio di mila in più per l’altro.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Canoni demanio

di soluzioni interpretative: anche l'ultimo tentativo nella conversione del DL 75/23 non ha avuto l'esito auspicato, è stato respinto!

A questo punto, si parte! Ne abbiamo discusso diffusamente con gli organi direttivi di Assiterminal e con tutti gli associati, procediamo ad avviare due iniziative: intervento al TAR Lazio nel procedimento già instaurato per l'annullamento del dm 2023 (e dei criteri del dl 400/93) sui canoni e segnalazione alla Commissione Europea.

Obiettivi? Contestare:

- il meccanismo di aumento del canone disposto decreto ministeriale, soprattutto nella misura in cui sembra obbligare le AdSP a provvedere in tal senso anche quando il canone è superiore al minimo tabellare
- il meccanismo di calcolo della durata e di redditività nonché la ripartizione di competenze tra attività di regolazione, di amministrazione e di impresa previsti dalle linee guida attuative del regolamento ex art. 18 L.84/1994.

Ci teniamo a ribadire che questa non è un'iniziativa "contro" ma a favore di tutto il settore, come nello stile di Assiterminal, per fare chiarezza, per accelerare il confronto, le decisioni, dare un chiaro assetto al nostro comparto per favorire un chiaro scenario alle aziende che investono nei porti, in termini di regolazione, regolamentazione, regole del gioco.

Confidiamo che si possa risolvere tutto, anche all'interno del percorso che si avvierà sulla riforma della Governance portuale, insieme a tutti gli attori, industriali e di Governo per dare finalmente certezza di orientamenti al nostro settore.

Interporti e transizione

presentarsi come una rete, con una unica voce, come un soggetto unico nei sistemi interoperabili". Come abbiamo scritto nel numero scorso grazie all'intervista di Michela Berti, lo ha sottolineato Matteo Gasparato, intervenendo a Livorno con le istituzioni locali, Giuseppe Rizzi, (Fermerei), Antonio Brunacci (Mercitalia logistics Gruppo FS Italiane), Ivano Russo

(Ram spa) Luca Pentrella Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il presidente dell'interporto di Livorno Rocco Guido Nastasi.

"Con il lavoro iniziato in questo anno - ha aggiunto Gasparato - con Ram spa, con Fermerei e gli altri attori come la Autorità di sistema Portuali e le ferrovie ritengo che la creazione di un sistema unico interoperabile della logistica sia un obiettivo raggiungibile e, a mio avviso, la PNL (Piattaforma logistica nazionale) si realizzerà grazie al Pnrr".

"Il Polo Logistica del Gruppo FS - ha detto anche Antonio Brunacci - sta lavorando per dare continuità al lavoro già intrapreso da tempo con le associazioni di categoria, le Autorità di Sistema Portuale e le componenti ministeriali: l'obiettivo comune è quello di garantire l'interoperabilità di sistema e la standardizzazione di processi e protocolli informativi a beneficio delle operations di business".

"Dopo il protocollo sottoscritto a Novara è molto importante che continui il percorso intrapreso anche con altri attori, come Mercitalia e le Autorità di Sistema Portuali. Altrettanto importante - ha sottolineato Giuseppe Rizzi, direttore di Fermerei - è che il dato, nel momento in cui nascerà la piattaforma, sia gestito da un soggetto terzo e pubblico, e che poi i richiedenti dati siano autorizzati formalmente nel momento in cui inizierà la raccolta dati.

Balene contro navi veloci

namenti che, come mostra la foto, condannano qualche volta i pacifici cetacei a una lunga e dolorosa fine, spesso condivisa anche dal cucciolo non ancora autonomo.

Il tema non è nuovo: il mondo della logistica corre veloce, la consegna dei carichi navali innesca una corsa a chi arriva prima - siamo di nuovo alle famose gare dei clipper a vela sulla via delle spezie - e ridurre la velocità a quella inferiore alle navi a vela di allora sembra una proposta dirompente, tale da mettere in crisi l'intero comparto dei traghetti e delle full-container. Rivedere gli "schedule" mondiali? Certo, ridurrebbe i consumi dei fuel: main in questo campo l'adozione di nuovi carburanti, ecologicamente ed economicamente più sosteni-

bili, è scelta già in atto. L'alternativa 'Gli armatori propongono eventualmente segnali che allertino le balene. Da considerare'.

ZES unica per il sud Italia

Toscana, "è sempre meglio di un calcio sugli stinchi". Ovvero, è un atto concreto ed ufficiale positivo nella marea di scelte non sempre a favore dell'Italia.

Tale modifica operativa - ha spiegato il ministro - mirerebbe a semplificare la procedura complessiva dell'attuazione delle ZES, indispensabile per lo sviluppo dell'area del Mezzogiorno. Già in passato l'Associazione dei porti italiana si era proposta in questo senso, anche al fine di assicurare che il demanio marittimo possa essere sviluppato in maniera coerente con la legge istitutiva delle Autorità di Sistema Portuale, mantenendo la specificità delle ZES degli ambiti portuali.

Sul punto il presidente di Asporti Rodolfo Giampieri, ha sottolineato, "Le ZES sono una grande opportunità per lo sviluppo delle aree del Mezzogiorno e sono certo che la proposta portata avanti dal ministro Fitto vada nella direzione di una semplificazione delle procedure. Per meglio coordinare la necessità di salvaguardare le ZES portuali, sarà opportuno avviare un confronto quanto prima."

Plurimae leges mala re publica

che anche dopo l'ultima "sfrondata" governativa l'Italia è governata (si fa per dire...) da 110 mila leggi: per cui nemmeno la leggendaria memoria di Pico della Mirandola sarebbe in grado di raccapezzarci: Altri hanno sottolineato come per chi è capace di nuotarci dentro è relativamente facile trovare una nord che ne elide - o almeno ne limita l'applicazione - un'altra.

Nella fattispecie può richiamare il tema delle ZES: troppe leggi ad hoc, troppe Zone istituite su aree specifiche, nuove complicazioni anche interpretative. In attesa di un generale ripulisti (facile da dirsi, quasi impossibile da farsi in tempi rapidi) una ZES unica per il Mezzogiorno potrebbe essere un auspicabile rattoppo.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Ambra Radaelli

"Coccodè. Una storia di quiet quitting" Mursia



Nell'imperante e a volte davvero esagerato femminismo militante, ci sono per fortuna anche donne che sanno fare dell'ironia sul problema, che esiste ma ha anche le sue contromisure. È il caso del libro "Coccodè della giornalista Ambra Radaelli, che non ignora i danni del maschilismo più stupido, ma da anche indicare le contromisure.

"A lavorare qui in una redazione di rivista femminile - scrive - siamo quasi tutte donne. E siccome siamo donne, chiunque si sente in diritto di entrare e dire qualsiasi cosa. Anche offenderci. Soprattutto offenderci. Perché, tanto, noi ridiamo". Satira pura e semplice. È spiare dal buco della serratura un mondo - quello dei magazine di moda e attualità - ancora in cima alle aspirazioni di molti giovani. Raccontare il lavoro delle donne, più difficile anche in ambienti in apparenza attenti ai diritti. Sono tre i livelli di lettura di Coccodè (Mursia, pagg. 252, Euro 17,00) il romanzo della giornalista Ambra Radaelli.

Il giornalismo è il sogno di molti. Ma la vita in una redazione è tutt'altro che facile, soprattutto se non si hanno padrini e non si accettano compromessi, come Elena, la protagonista.

La crisi inasprisce i caratteri già bizzarri dei suoi colleghi che - tra strategie di accerchiamento e piccole maldicenze, inviti imposti o negati, fino a un attacco collettivo che la metterà all'angolo - faranno di lei un capro espiatorio.

Se venisse una catastrofe nucleare, e rimanesse da mangiare un solo biscotto, noi ci getteremmo sopra". Riuscirà Elena a reagire? Una storia comica e amara, un po' Fantozzi e un po' Il diavolo veste Prada, che racconta un mondo solo in apparenza scintillante e svela dinamiche comuni a tutti gli ambienti di lavoro, in cui spesso sono i migliori a uscire sconfitti. Con un messaggio: "A mandare avanti gente che non vale, perdiamo tutti. Perdono i lettori dei giornali ma anche i pazienti dei medici, gli assistiti degli avvocati, gli elettori dei politici, il pubblico del cinema, tutti, tutti, tutti perdiamo."

IN UNA MOSTRA AL PALAZZO DEI LAVORATORI PORTUALI A LIVORNO

Ecco il porto delle donne



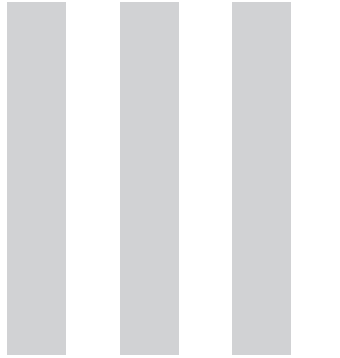
LIVORNO - Il porto delle donne è un progetto voluto dal Comune con il patrocinio della Regione Toscana e dell'Autorità Portuale. La

mostra, fino a ottobre, è al Palazzo dei Portuali dal lunedì al mercoledì dalle 9 alle 18. Una mostra particolare con le fotografie di Elena

Cappanera che ha saputo cogliere lo sguardo, il sorriso, la fatica, la sorpresa delle donne che lavorano in porto. «Il primo obiettivo di questa mostra - dice l'assessore al porto Barbara Bonciani - è di rappresentare il lavoro femminile per farlo arrivare a un pubblico più ampio e alimentare il dibattito nei portatori di interesse per migliorare questo ambito. Le donne rappresentano solo l'8% della forza lavoro in porto: a Livorno va un po' meglio perché si arriva al 10%».

Quello dell'assessore Bonciani è un primo tentativo ma visto il successo che la mostra ha ottenuto anche fuori d'Italia sembra che il cammino sia appena iniziato. «Questa idea - continua la Bonciani - mi è venuta perché sono un assessore che, vista la delega, mi sono trovata a confrontarmi soprattutto con gli uomini. Le donne sono rappresentate poco e ci sono ancora persone che chiedono 'Ma una donna può fare la gruista?' A Livorno abbiamo donne gruiste ed abbiamo voluto presentarle con questa iniziativa». La mostra fotografica è stata molto apprezzata anche a Rotterdam: «Al museo marittimo - racconta la Bonciani - abbiamo fatto un evento per raccontare le esperienze di Livorno e c'è stato grande interesse. La prima esposizione l'abbiamo fatta al Museo della Città poi il presidente della Compagnia Raugei ci ha chiesto di portarla qui dove ci vengono addirittura i figli delle donne portuali a farsi il selfie con la foto della mamma. Una cosa importante di identità e orgoglio».

Michela Berti



Sede legale: Via Mogadiscio 23 - DARSENA TOSCANA SPONDA OVEST
57123 Livorno - Tel. +39 0586 258111 - Fax +39 0586 258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

la pagina dei lettori

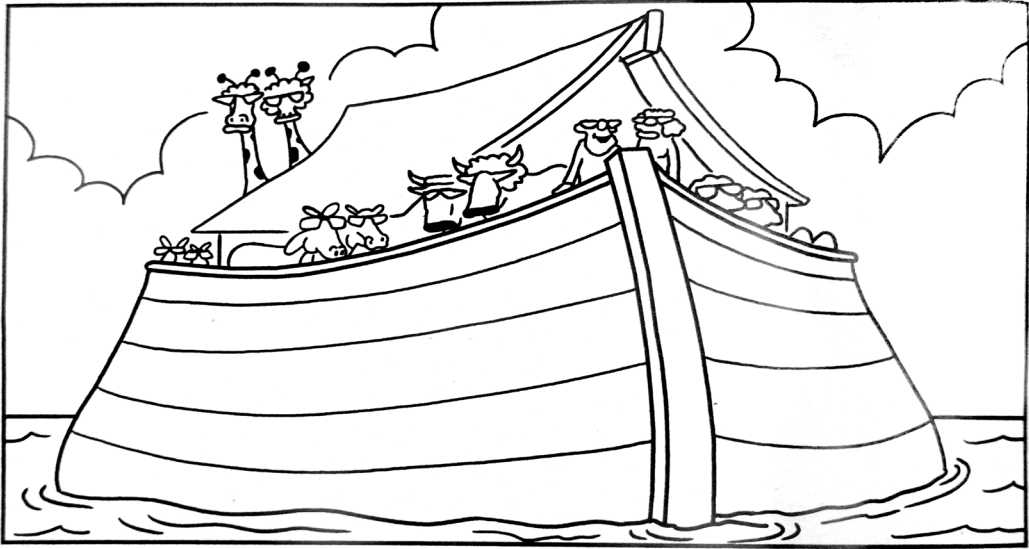
la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

La crociera, panacea da sempre



— Appena passato questo diluvio, che ne diresti di festeggiare trasformando la navigazione in una crociera con sbronza colossale?

Può sembrare una semplificazione, ma oggi la crociera - che è alla portata di tutti, spesso meno costosa di un albergo in riviera - è davvero un piacevole modo di lasciarsi alle spalle per qualche giorno il pesante tran-tran della routine quotidiana. Eppure c'è anche chi ha qualche dubbio, come il lettore Franco T. Di Ancona:

Alcuni miei amici, che vorrebbero provare una crociera di una settimana, mi hanno espresso però parecchi dubbi: che i prezzi propagandati siano soltanto "civetta" e una volta a bordo lievettino senza controllo: che le grandi navi con tanta gente impediscano un minimo di privacy; che le visite a terra, più o meno obbligatorie, siano a volte potenzialmente pericolose: che alla fine si rischi di trovarci in mezzo a centinaia di vecchi in carrozzella o inquadrati come boy-scout dietro un cartello-guida...

*

Fermiamoci qui, anche se la mail del lettore prosegue. Potremmo rispondere che secondo i dati diffusi dagli uffici internazionali di settore, ogni anno ci sono circa 30 milioni di persone al mondo che vanno in crociera: e il tasso degli insoddisfatti o delusi non raggiunge il 5%. 30 milioni significa metà della popolazione nazionale, non pochi appassionati. E che le compagnie del ramo crociere stiano tutte incrementando il numero di navi è un altro sintomo della forte richiesta.

Veniamo ai dubbi specifici. Costi a bordo senza controllo: certo, se non si tengono a bada i propri desideri, si può spendere molto in extra, ma non più di un qualsiasi luogo di villeggiatura tra boutiques, ristoranti, pseudo-casinò ed altro. Privacy: non c'è niente come una buona crociera su una buona nave a garantire la propria privacy, tanto che uno può chiudersi in cabina per tutta la crociera, o starsene da solo a un ristorante senza essere importu-

nato. Gli inviti degli altoparlanti per attività ludiche comuni sono inviti, non obblighi. Gli approcci non incoraggianti si fermano lì.

Visite a terra: il potenziale pericolo è poi o anche minore di quello affrontato da un normale turista che va a vedere il Colosseo con la famiglia, con il vantaggio di essere - o di poter essere - in un gruppo protetto. Non poco.

Promiscuità con gli anziani: sognare una società di tutti giovani, aiutanti e good looking è utopia, ma in crociera ogni monade è un mondo a sé ed ogni età ha i suoi riferimenti positivi.

Potremmo andare avanti per molto, ma vale la vignetta della prima...crociera della storia, quella

CAROLI

Hotels

la sull'arca di Noè? Blasfema? No, basta saper sorridere.

-- ALL'INTERNO --

Partiti i mega-tank per GNL e ammoniaca.	a pag. 3
Lucy Ellis Chief Communications.	a pag. 3
La BEI per i porti di Roma.	a pag. 3
Save the shark.	a pag. 5
La geotermia come protagonista.	a pag. 5
Crociere MSC tutte Green.	a pag. 5
Mediterraneo, sempre più meduse.	a pag. 6
Star in regata a Viareggio.	a pag. 6
Più dissalatori in Italia.	a pag. 6
Un tavolo per Assomarinas.	a pag. 7
Quel maledetto asse dell'elica...	a pag. 7
La flotta Assonautica al Tiziano.	a pag. 7
Il gancio salpa-ancora.	a pag. 7
Fuoribordo, sempre più in sù.	a pag. 7
Ecco il porto delle donne.	a pag. 8
LIBRI RICEVUTI – “Coccodè. Una storia di quiet quitting” Mursia.	a pag. 8
La crociera, panacea da sempre.	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
E-mail: redazione@lagazmar.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

RECYCLED SECONDARY FIBER

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

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI
International freight forwarders

DCS GROUP
SINCE 1874

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

delcoronascardigli.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Prepensionamento portuali, bocche del porto, zona Zls

Fortezza Vecchia. Se, infatti, è vero che le maestranze portuali, grazie alla meccanizzazione, non vengono più sottoposte allo sforzo corporale che era normale fino a qualche decennio fa, è altrettanto vero che determinate incombenze – come, ad esempio, il rizzaggio e derizzaggio delle merci e dei trailers – continuano a richiedere una prestanza e una forza fisica che si ha difficoltà a pretendere da un sessantenne o da chi sia portatore di un’inabilità, magari dovuta proprio alla durezza del lavoro che ha svolto.

“Per questo, come altri che hanno a cuore la questione, sono decisamente convinto che sia ormai tempo di modificare la legge ponendo allo studio giuste agevolazioni per l’esodo – sempre in forma volontaria – dei lavoratori più prossimi ad andare in quiescenza e di quelli che risultano affetti da qualche inabilità. Una delle ipotesi maggiormente perseguibili, in conclusione, sarebbe quella di introdurre la possibilità per le AdSP di offrire forme di incentivo e di contribuzione per avviare ad un pensionamento volontario i lavoratori che si avvicinano alla conclusione naturale del rapporto e quelli inabili, anche parzialmente.

“Il legislatore, in realtà, è già intervenuto, anche recentemente, sulla tematica del lavoro usurante con l’istituzione di un Fondo nazionale che, tuttavia avrà bisogno di tempo per divenire pienamente operativo. Ciò che noi riteniamo necessario fare oggi è introdurre una norma ponte di natura eccezionale, in grado di entrare in vigore al più presto in modo da anticipare gli effetti di un incentivo all’esodo volontario che molti lavoratori dei porti nazionali potrebbero valutare positivamente.

Secondo lei, le Authorities avrebbero già gli strumenti per agire in tal senso?

“Il quadro normativo attuale, invero, autorizza le AdSP ad intervenire per la formazione dei lavoratori dei porti in modo da renderli capaci di affrontare mansioni diverse da quelle per cui vengono normalmente impiegati, ma non prevede, se non in casi ben precisi ed assai limitati, la possibilità di incentivarne il pensionamento. Occorre perciò agire in modo che, attraverso una modifica della legge 84/94, questa lacuna possa essere colmata facendo sì che al lavoro nei porti venga finalmente riconosciuta la qualifica di “lavoro usurante”. Si tratterebbe di ottenere forme di pensionamento di cui le Authorities potrebbero farsi carico, magari con l’erogazione di un contributo ministeriale una tantum, ma senza sostanziali gravami per le casse dello Stato.

“Come ho detto, la recente legge di riforma portuale, in effetti, già oggi prevede un fondo destinato agli esodi che, però, è rimasto di fatto inutilizzabile per l’assenza dei relativi decreti di attuazione e ben difficilmente sarà possibile usufruirne prima del 2026 mentre la soluzione di un problema tanto concreto ed attuale richiede una soluzione assolutamente non rinviabile. Allo scopo, ritengo indispensabile approfondire l’attuale impianto normativo di carattere generale, sia in tema previdenziale che assicurativo, senza escludere le vigenti norme in materia di infortunistica sui luoghi di lavoro. Se, infatti, è assodato che ai lavoratori portuali si applica al riguardo la normativa speciale di settore, non si può escludere che alcuni istituti di portata generale, già oggi esistenti e pienamente fruibili, siano utili ad accompagnare il percorso di uscita dal mondo del lavoro in porto per quelle categorie di lavoratori alle quali facevo riferimento.

“È del tutto evidente che su di un tema così importante e delicato, si rende indispensabile un serrato e puntuale confronto anche con le associazioni datoriali e con i sindacati, attori senza i quali assai difficilmente si potrebbe

addivenire al risultato auspicato”.

* * *

L'intervista ha spaziato poi anche sul tema dei lavori attesi a Livorno per migliorare il porto. Eccola.

In attesa di vedere realizzata darsena o piattaforma Europa, che sembra ormai meritare l'aggettivo “chimerica”, quali potrebbero essere gli interventi per rendere nel frattempo lo scalo marittimo labronico maggiormente ricettivo per le grandi portacontentori di 330/340 metri?

Le mie posizioni in proposito sono abbastanza conosciute, visto che le vado ripetendo da tempo. In attesa che l’Ufficio commissariale competente completi l’articolato percorso per la realizzazione della Darsena Europa, credo che sia del tutto prioritario ed imprescindibile procedere ad un duplice intervento di natura strategica: il primo è certamente l’ormai noto ampliamento del canale per accedere alla Darsena Toscana resecando la banchina sul lato della Torre del Marzocco. Ciò consentirà alle grandi navi di accedere alla Darsena Toscana più agevolmente e di compiere in tutta sicurezza le evoluzioni necessarie. Il tutto entro il 2025.

“Il secondo e correlato intervento irrinunciabile riguarda la resecazione della testata della calata Tripoli, impiegando i materiali di risulta per riprofilare la banchina della darsena Uno togliendole l’angolo acuto. Avrebbe infatti poco senso e scarsa adeguarsi alla sempre maggiore larghezza delle navi ampliando la larghezza del canale di accesso senza intervenire contestualmente per superare anche il limite di lunghezza che le attuali navi trovano per accedere nel nostro porto. La relativa progettazione non può tardare ancora.

Gli accordi con l’Eni riguardano l’ultimazione, dopo quasi un decennio, del famigerato microtunnel?

Esattamente. Come ricordato anche pochissimo tempo fa, possiamo finalmente parlare di tempi certi poiché l’Eni concluderà l’esecuzione della propria parte entro il Giugno del prossimo anno e a quel punto sarà possibile tagliare la banchina del Marzocco. L’operazione

richiede una sincronia pressoché perfetta fra l’Autorità di Sistema Portuale e l’Eni, che si sta rivelando davvero ineccepibile ed è stato proprio il funzionamento di questa collaborazione perfetta a consentire all’Authority la pubblicazione del bando di gara per 21 milioni per il taglio della banchina e l’allargamento del canale. Vorrei aggiungere che si sta discutendo di rendere più sicuro e diretto l’accesso portuale dal lato Sud dell’avamposto accorciando di circa 80/90 metri l’antica diga della Vegliaia, ovviamente sulla parte che si proietta verso il mare aperto.

L’Autorità di Sistema è impegnata da tempo per ottenere l’istituzione della Zona logistica semplificata (Zls) in cui il mondo imprenditoriale, praticamente al completo, sembra riporre le migliori speranze...

“L’Autorità di Sistema Portuale ritiene che l’istituzione della Zona logistica semplificata rappresenti uno strumento di enormi potenzialità, in grado di attirare ed incrementare investimenti sul territorio regionale da parte delle imprese operanti nella catena della logistica, dell’industria e dell’artigianato. Proprio per questo motivo è indispensabile che le tutte istituzioni coinvolte ed interessate, dalla Regione Toscana, ai comuni, all’Autorità di Sistema Portuale, agiscano in pieno accordo e sincronia, coerentemente con gli obiettivi del settore imprenditoriale. Dai primi confronti ritengo di poter già affermare che la semplificazione amministrativa per le pratiche edilizie e urbanistiche, unitamente all’utilizzo del credito di imposta ed all’accesso ai finanziamenti del settore bancario che la norma prevede, costituiscono una terna di elementi sui quali si deve lavorare con il massimo impegno e con la più grande attenzione. In questo percorso la Regione Toscana sta dimostrando di essere veramente il sostegno insostituibile che auspicavamo, unitamente alle associazioni industriali e imprenditoriali.

“Port Shipping” a ottobre

importante perché segue una serie di provvedimenti relativi allo



Shipping che sia il governo italiano sia Bruxelles stanno annunciando entro l’estate, compresa la massa a punto dei regolamenti relativi al fuel sostenibile, alla tipologia degli impianti di “cold ironing” e agli obblighi relativi alla loro utilizzazione per i vari tipi di navi.

Agostinelli per lo sviluppo

titolo “L’Italia protagonista dello sviluppo euro-mediterraneo”.

Nel corso dell’evento, che si è tenuto a Taranto, è stato fatto il punto sulla crescita del settore della logistica, sulle politiche del Sud, sulle nuove sfide ed opportunità per le imprese e per lo sviluppo dell’economia italiana, alla presenza del viceministri delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e della Giustizia Francesco Paolo Sisto, del comandante generale delle Capitanerie di Porto ammiraglio Nicola Carlone, del presidente di Alis Guido Grimaldi e del presidente dell’International Chamber

of Shipping Emanuele Grimaldi.

Agostinelli è intervenuto in particolare nel panel dedicato alla “Crescita economica del Sistema Italia tra portualità e traffici marittimi”.

Agostinelli si è soffermato sul ruolo centrale che il porto di Gioia Tauro ricopre all’interno del bacino internazionale del Mediterraneo. Primo porto di transhipment d’Italia e in continua crescita, lo scalo è collegato con 120 porto nel mondo e 60 nell’area del Mediterraneo dove, grazie alla sua posizione baricentrica tra il canale di Suez e il Golfo di Gibilterra, riveste una posizione da protagonista al centro delle rotte che collegano il Far East con il mercato globale. Anche le quadro dell’auspicata riforma delle AdSP, Gioia Tauro è destinata ad accrescere ulteriormente l’appeal non solo come porto di transhipment ma - come già altre volte sottolineato dal presidente Agostinelli - a servizio del territorio del Sud Italia, con importanti prospettive legate pure al progetto ponte sullo stretto di Messina che renderà più agevole il servizio ferroviario e stradale con la Sicilia.



Agenzia Marittima

LE NAVI

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

MSC

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO ME-DITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	APL VANCOUVER NORTHERN JUBILEE APL DETROIT	0NNGBE MA329A 0NNGHE	LA SPEZIA LA SPEZIA LA SPEZIA	27 luglio 2023 3 agosto 2023 11 agosto 2023
MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	MSC PEGASUS MSC LEO VI MSC PEGASUS MSC LEO VI	IM329R IM331R IM329R IM331R	LEGHORN LEGHORN GENOVA GENOVA	25 luglio 2023 9 agosto 2023 26 luglio 2023 8 agosto 2023
USA NORD ATLANTICO	MSC PINA MSC EVEREST VIII	ME330W ME331W	LEGHORN LEGHORN	20 luglio 2023 9 agosto 2023
SUD AMERICA ATL. NORD AFRICA (VIA VALENCIA)	MSC AGADIR MSC ALTAMIRA MSC AGADIR MSC ALTAMIRA	MM329A MM330A MM329A MM330A	GENOVA GENOVA LEGHORN LEGHORN	23 luglio 2023 30 luglio 2023 22 luglio 2023 28 luglio 2023
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST (CALIFORNIA EXPRESS)	MSC ALGHERO MSC SOFIA PAZ	MC329A MC330A	LA SPEZIA LA SPEZIA	26 luglio 2023 2 agosto 2023
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	MSC NINA F	YA329A	LA SPEZIA	22 luglio 2023
WEST AFRICA + CANARIE - SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC NINA F MSC ANAHITA MSC MARTA MSC ANAHITA	YA330A MT328A MT329A MT328A	LA SPEZIA GENOVA GENOVA LEGHORN	3 agosto 2023 25 luglio 2023 1 agosto 2023 25 luglio 2023
CANADA	MSC MARTA MSC SHRISTI MSC NURIA MSC SHRISTI	MT329A CI330A CI331A CI330A	LEGHORN LEGHORN LEGHORN GENOVA	31 luglio 2023 26 luglio 2023 1 agosto 2023 26 luglio 2023
NORD EUROPA	MSC NURIA MSC ADELAIDE MSC FAIRFIELD	CI331A NL328R NL329R	GENOVA LA SPEZIA LA SPEZIA	2 agosto 2023 21 luglio 2023 28 luglio 2023
MAROCCO, NORD AFRICA	MSC POLINA MSC POLINA	YM329A YM330A	LA SPEZIA LA SPEZIA	22 luglio 2023 29 luglio 2023
FAR EAST	MSC ARIANE MSC PARIS	FD330E FD331E	LA SPEZIA LA SPEZIA	26 luglio 2023 2 agosto 2023
FAR EAST	MSC DARIA MSC ARIANE	FD329E FD330E	GENOVA GENOVA	21 luglio 2023 28 luglio 2023