

IN ALTERNATIVA AI CRESCENTI PROBLEMI DELLE TRATTE NAVALI

Ora il Teu viaggia su ferro

Il trasporto dalla Cina all'Europa sta sviluppando la tratta ferroviaria con notevoli vantaggi del transit time - Le variabili del costo dei contenitori



Andrea Monti

GUASTICCE – Un'occhiata al mondo della logistica dall'inter-
(A.F.)
(segue a pagina 8)

A La Spezia Cosco "Ari" da 20 mila teu

LA SPEZIA – Conto alla rovescia per l'arrivo a La Spezia della Cosco Shipping "Ari", la prima portacontainer gigante da 20'000 TEU mai ormeggiata alle banchine del terminal spezzino. La nave, partita da Singapore il 12 febbraio, è
(segue a pagina 8)



Le WindWings operano in combinazione con un sistema di ottimizzazione delle rotte che regola le vele rigide in base alle condizioni del vento, alla velocità della nave e alla rotta, il tutto senza compromettere la velocità della nave.

L'Ancip sollecita le norme ZLS

ROMA – La recente approvazione da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri del decreto attuativo che definisce il modello organizzativo e gestionale delle zone logistiche semplificate rappresenta, finalmente, l'atto fondante. L'Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali (ANCIP) resta convinta che le ZLS, se ben gestite ed organizzate, possono contenere elementi positivi per creare un prezioso strumento a servizio della portualità e della logistica nazionale. Confidiamo che le Regioni, con il supporto degli Enti locali interessati e delle AdSP, siano pienamente in grado di sfruttare questo nuovo modello economico che in altri Paesi, seppur con diverse peculiarità, ha già evidenziato potenzialità in grado di rilanciare interi settori economici.

Adesso il Governo, e per esso il Ministro per il Sud e le politiche di Coesione, non indugi nella successiva fase di istituzione delle ZLS per le quali è già stata inoltrata dalle Regioni la domanda di costituzione. È il caso della Toscana, dove i porti di Livorno e Piombino, unitamente a quello di Carrara ed agli interporti di Guasticce e Prato hanno già avviato le indispensabili preliminari interlocuzioni con la Regione per reportarsi con le ca-
(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)

GRAZIE AL FORTE AUMENTO DELL'OFFERTA E DELLA RICHIESTA

Grimaldi traghetti cresce ancora



NAPOLI – "Cresce ogni anno il numero di viaggiatori che apprezzano l'opportunità e la comodità del viaggio via mare – commenta Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines – Per il 2024 abbiamo obiettivi ancora più ambiziosi, raggiungibili grazie all'ampio network di collegamenti marittimi da/per Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia e Tunisia, alla cura dei servizi offerti a bordo e al nostro modello di turismo sostenibile, che crea valore aggiunto per i clienti che ci scelgono e per le comunità in cui operiamo.

(segue a pagina 8)

Darsena Europa le prescrizioni del MASE

LIVORNO – Dunque anche il ministero dell'Ambiente MASE, dopo il parere positivo della Commissione Tecnica a dicembre, ha finalmente pubblicato sul proprio sito istituzionale il provvedimento che conclude la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di espansione a mare del porto di Livorno, ovvero una parte della Darsena Europa.

Nel Decreto Interministeriale, siglato di concerto con il Ministero della Cultura, il MASE prende finalmente atto del commento finale espresso dalla Commissione VIA, secondo la quale: "alla luce dei risultati dell'opportuna valutazione, nonché delle misure di mitigazione inserite nel progetto, di cui le attività di monitoraggio sono parte integrante, si ritiene che il progetto non avrà incidenze significative e negative sull'integrità degli stessi siti". Il MASE esprime un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale
(A.F.)
(segue a pagina 6)

ROMA – Ci sono le sperimentazioni avanzate, che come mostra la nostra foto qui sopra riguardano anche l'utilizzo dei cilindri a vento come ausiliari per le motorizzazioni navali: ma in particolare non si ferma in Italia il percorso di crescita del GNL, una filiera nata per iniziativa delle Imprese di Assogasliquidi-Federchimica nel 2013 e che, in dieci anni, ha saputo realizzare la rete distributiva più grande in Europa. Secondo i dati del rapporto SSLNG Watch realizzato da MBS Consulting a Cerved company, a dicembre 2023 sono ben 293 le attività con depositi di GNL in Italia (+10% rispetto al 2022) per i diversi impieghi del prodotto.

Cresce anche la filiera bio con 7 nuovi impianti di produzione per un totale di 18 e una capacità produttiva di 40.000 t/a di bioGNL.

Relativamente ai consumi, il 2023 fa registrare un incremento del 15% rispetto all'anno precedente, con volumi pari ad oltre 151.000 tonnellate, crescita trainata principalmente dalla ripresa della domanda del trasporto stradale pesante.

Proprio in quest'ultimo settore si contano ormai 159 punti vendita, per una crescita del 13,5% (19 nuovi impianti di cui 4 nel sud), e una flotta circolante complessiva di 4.900 mezzi: qui il dato è negativo (-68%) rispetto al 2022 a causa del rincaro per la crisi energetica che ha rallentato gli investimenti, ma tra la fine dell'anno e l'avvio del 2024 la prospettiva
(segue a pagina 8)

DALLA RELAZIONE DEL PRESIDENTE AGOSTINELLI A LETEXPO

Gioia Tauro, fondali a 18 metri



GIOIA TAURO – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, accompagnato dal segretario generale Alessandro Guerri, ha partecipato al LetExpo, l'evento fieristico organizzato a Verona dall'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dedicato al trasporto, alla logistica e alla mobilità eco-sostenibile.

Nell'ambito degli incontri, organizzati da Alis - Italia in Movimento intorno alla portualità, il presidente Andrea Agostinelli è intervenuto nel panel dedicato a "Sistema ETS e Fuel Maritime: ostacolo e opportunità per il trasporto europeo?".

Nel corso della discussione, il presidente Agostinelli ha analiz-
(segue a pagina 8)

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it



- NOLEGGIO
VENDITA
- USATO
PLURIMARCHE
- ASSISTENZA
MANUTENZIONE
- RICAMBI
ORIGINALI



- SCAFFALATURE
INDUSTRIALI
PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO
ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo
l'Accordo Stato/Regioni

Partner of

JUNGHEINRICH

www.sovecarsrl.it



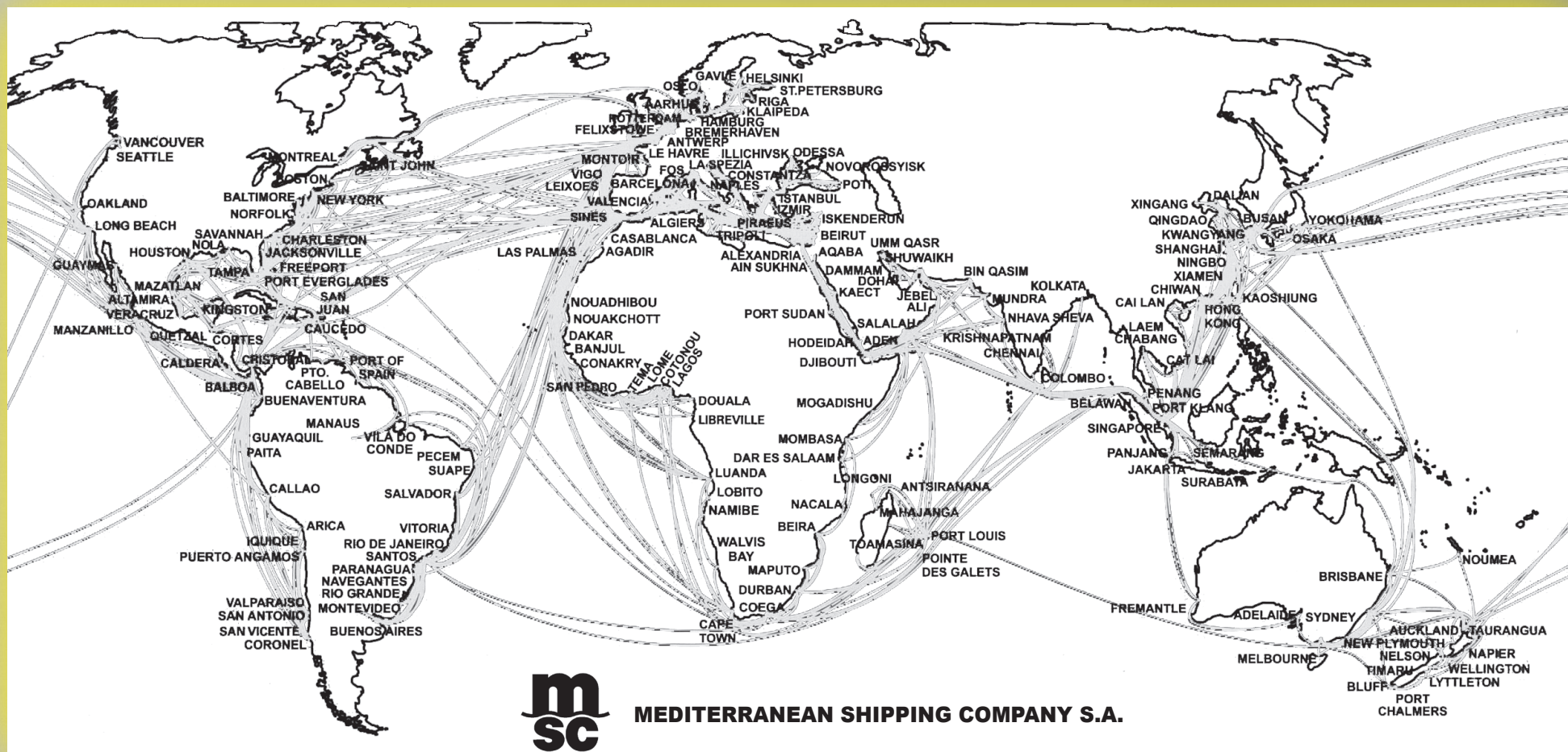


AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

BORGHI

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

NEL DOCUMENTO DELLA REGIONE PER LA PROSSIMA GARA SUI SERVIZI DEI TRAGHETTI

Toscana, le isole e i residenti

ISOLA	SUPERFICIE (km²)	POPOLAZIONE (abitanti)
Isola d'Elba (7 Comuni)	224	31.299
Isola del Giglio (Comune omonimo)	21	1.330
Isola di Capraia (Comune di Capraia Isola)	19	370
Isola di Gorgona (Comune di Livorno)	2,23	147
Isola di Giannutri (Comune di Isola del Giglio)	3	13
Isola di Pianosa (Comune di Campo nell'Elba)	10	10
Isola di Montecristo (Comune di Portoferraio)	13	2
TOTALE	292 km²	34 054



FIRENZE – Settimana per settimana, si delineano le linee della Regione Toscana per la gara che sarà aperta probabilmente entro aprile o maggio per il servizio di traghetti sovvenzionati con le sette isole dell’arcipelago.

Nel documento della Regione che predispone la gara, è compresa anche l’indicazione dei totali di

residenti per ciascuna delle isole, un totale significativo anche per le necessità degli eventuali pendolari con il continente o tra isole (da qui la richiesta di un collegamento almeno bisettimanale tra l’Elba e la Capraia). Ecco la mappa dell’arcipelago e la tabella dei residenti dal documento della Regione relativo ai collegamenti sovvenzionati, oggi

gestiti dalla Toremar con scadenza al 31 dicembre prossimo.

L’Arcipelago Toscano* è composto da un totale di 7 isole principali e numerosi isolotti, di dimensioni meno rilevanti in termini di estensione territoriale. Le isole principali sono Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Giglio, e Giannutri, oltre all’isola di Montecristo (riserva naturale statale).

PER LE TESI SUI SISTEMI DI GESTIONE ISO 45001

Premi interuniversitari Gesta

LASPEZIA – Un riconoscimento pubblico e uno in denaro pari a 3.000 Euro sono i premi che spetteranno alla miglior Tesi di laurea magistrale volta ad affrontare e approfondire le tematiche connesse all’implementazione di Sistemi di gestione aziendale conformi allo standard ISO 45001.

Il concorso è un’iniziativa della Gesta Srl Società Benefit della Spezia con il patrocinio di Confindustria La Spezia e Federsicurezza Italia.

A Premio potranno partecipare i laureati o laureandi delle Università di Genova, Parma e Pisa che avranno conseguito la laurea magistrale nel periodo tra il 1° Luglio 2023 e il 30 Giugno 2024.

Il Premio è giunto alla sua dodicesima edizione. Nelle precedenti edizioni sono stati presi in esame importanti ed attuali temi fra cui: la dichiarazione ambientale di prodotto, la gestione integrata qualità-sicurezza-ambiente dei



Renato Goretta

sistemi aziendali, la progettazione, costruzione e gestione di un piano per l’autocontrollo e monitoraggio dell’igiene e sicurezza della produzione alimentare, i sistemi di qualità aziendali nelle imprese edili, l’impatto dell’e-commerce sulle piccole e medie imprese, la responsabilità

sociale delle Imprese e la certificazione etica, il Bilancio Ambientale quale strumento di pianificazione e di rendicontazione per le Imprese e gli Enti pubblici, l’applicazione della norma OHSAS 18001 come evoluzione della gestione aziendale nella prevenzione e protezione dai rischi di infortunio negli ambienti di lavoro e l’applicazione di quanto previsto dal Decreto Legislativo 8 Giugno 2001 n. 231 e s. m. e. i..

Gesta, diventata Società Benefit nel 2021 e B-Corporation nel 2023, ritiene sia fondamentale, nel perseguire le sue “finalità di beneficio comune” (Art. 3, Statuto Gesta 2021), erogare questo Premio per premiare e valorizzare il lavoro di studentesse e studenti che si impegnano nel mondo universitario e per stimolare la ricerca in ambito accademico.

Per ogni necessità di informazione rivolgersi a Michela Lucietti +390187 564442 gesta@gestaconsulenza.it.

NELLA LINEA GIORNALIERA DA BRINDISI A IGOUMENITSA

Grimaldi lancia l’Europalink



NAPOLI – “Ci siamo presentati a BMT 2024 con novità interessanti per il mercato turistico del Centro-Sud Italia, a partire dalla nave Europalink, operativa dal 29 febbraio scorso sulla linea plurigiornaliera Brindisi-Igoumenitsa in entrambe le direzioni e con scalo a Corfù nella stagione estiva. La politica tariffaria è, come sempre, delineata con la massima attenzione e articolata in una ricca proposta di promozioni speciali, che consentono di viaggiare a prezzi vantaggiosi in ogni periodo dell’anno. Torna infine il calendario di viaggi a tema, che è la peculiarità della nostra proposta sulla storica tratta Civitavecchia-Barcellona e ritorno”.

Così Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines, ha commentato il tradizionale appuntamento con BMT, la Borsa Mediterranea del Turismo che si è svolta a Napoli, presso la Mostra d’Oltremare, fino a sabato scorso.

La Grecia, che è da sempre tra le mete più richieste dall’utenza del Centro e Sud Italia, sta registrando negli ultimi anni una crescita costante. Per questo motivo Grimaldi

Lines ha destinato al collegamento marittimo Brindisi-Igoumenitsa la nave Europalink, che si alternerà con la nave Kydon Palace e consentirà di aumentare la capacità di trasporto, sia per passeggeri che per veicoli al seguito, su questa linea. Europalink può trasportare fino a 930 passeggeri e 3.900 metri lineari di rotabili, offrendo agli ospiti 201 cabine di varie tipologie

In vista della stagione estiva il fulcro della politica tariffaria di Grimaldi Lines, che prevede promozioni a tempo in ogni periodo dell’anno, è il New Advanced Booking, in vigore per prenotazioni effettuate entro il 30 aprile: 20% di sconto (diritti fissi, costi EU ETS e servizi di bordo esclusi) per linee e partenze selezionate dal 6 maggio al 30 settembre da/verso Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia.

La storica linea Civitavecchia-Barcellona è invece il plus dell’offerta Grimaldi Lines, grazie al ricco calendario di viaggi a tema e di proposte insolite per un long week-end alla scoperta della capitale europea del divertimento. Si parte a fine marzo con la Pasqua

a Barcellona, pensata prevalentemente per il target famiglia, con tante attività divertenti per bambini e adulti a cura di Samarcanda Animazione, ma anche per chiunque voglia approfittare del week-end di Pasqua per visitare la splendida città catalana (29 marzo-3 aprile con la formula hotel on board).

Grimaldi Lines propone viaggi a tema e divertenti iniziative anche ai ragazzi delle scuole italiane, nell’ambito del progetto Grimaldi Educa. Tra questi ci sono il grande gioco didattico multimediale Travel Game On Board, che verrà proposto su più partenze tra marzo e aprile, e Amare Leggere, il primo Festival della Letteratura per ragazzi sul mare, quest’anno in due edizioni (19-22 marzo e 14-17 maggio).

Si conferma, infine, la proposta estiva di Grimaldi Tour Operator: ad un viaggio confortevole a bordo delle navi Grimaldi Lines, sono abbinati soggiorni mare e tour con pernottamento presso hotel, villaggi e residence attentamente selezionati e con un ottimo rapporto qualità/prezzo.

GRAZIE ALLA RIPRESA DEL MERCATO PETROLIFERO

d’Amico, bilancio 2023 record

LUSSEMBURGO – Il Consiglio di amministrazione di d’Amico International Shipping S.A. (Borsa Italiana: DIS), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata



Paolo d’Amico

nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato la relazione relativa al progetto di bilancio statutario e consolidato al 31 dicembre 2023.

Paolo d’Amico, presidente e amministratore delegato di d’Amico International Shipping commenta: “Nel 2023, DIS ha conseguito il suo miglior risultato finanziario di sempre, con un utile netto di US\$ 192,2 milioni rispetto a US\$ 134,9 milioni registrati nell’anno precedente. Tale variazione positiva è attribuibile principalmente ad un mercato per il trasporto di prodotti petroliferi in media più forte rispetto all’anno precedente.

La nostra Società ha infatti realizzato una media spot giornaliera di US\$ 32.873 nel 2023 vs. US\$ 31.758 nel 2022 (Q4 2023: US\$ 30.999 vs. Q4 2022: US\$ 42.751). DIS ha inoltre coperto, tramite contratti a tariffa fissa, il 29,8% del totale dei giorni nave del 2023, ad una media giornaliera di US\$ 28.107 (2022: 34,0% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.925). Siamo stati, pertanto, in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US\$ 31.451 nel 2023, rispetto agli US\$ 26.376 registrati nel 2022.

Il mercato delle product tanker è stato forte per tutto il 2023, sebbene non abbia raggiunto i livelli eccezionalmente alti osservati alla fine del 2022. All’inizio del quarto trimestre ’23, si è verificata una fase di leggero rallentamento del mercato, seguita da un successivo

recupero a metà ottobre. Questa ripresa è attribuibile principalmente alla riduzione dei transiti per il Canale di Panama causate da una grave siccità e da un aumento stagionale dell’attività di raffinazione.

La domanda per il trasporto marittimo di raffinati lo scorso anno è stata sostenuta da vari fattori, tra i quali anche i cambiamenti nelle rotte commerciali a seguito delle sanzioni imposte alla Russia, con conseguente allungamento delle distanze medie percorse. Si è inoltre assistito ad una ripresa del consumo di petrolio da parte della Cina, a problemi di congestione nel Canale di Panama, ad una crescita limitata della capacità di trasporto della flotta mondiale, a scorte ridotte di prodotti raffinati e alla presenza di prezzi del petrolio elevati e volatili, che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio. Secondo le stime dell’AIE, la domanda globale di petrolio ha registrato un significativo aumento di 2,3 mb/g nel 2023, raggiungendo una media di 101,8 mb/g (1,0 mb/g in più rispetto al 2019). Questo aumento è stato principalmente trainato dalla Cina, che ha contribuito ai consumi del 2023, con un incremento stimato di 1,7 mb/g, pari a circa il 74% dell’aumento totale della domanda globale. Questa ripresa della domanda è stata particolarmente evidente nel jet-fuel e nella nafta, poiché la Cina ha gradualmente allentato le misure restrittive anti-COVID e nuovi impianti petrolchimici sono entrati in funzione. Guardando avanti, l’AIE stima che la domanda globale di petrolio continuerà a crescere, raggiungendo una media di 103,0 mb/g nel 2024, con un aumento previsto di ulteriori 1,2 mb/g rispetto al 2023. Mentre il jet-fuel ha trainato l’incremento della domanda mondiale di petrolio nel 2023, si prevede che nel 2024 il mercato sia sostenuto principalmente dalla maggior domanda per nafta, benzina e diesel. Anche nel 2024, la Cina giocherà un ruolo fondamentale, rappresentando circa il 58% della crescita della domanda globale di petrolio.

DALL’ANALISI TRIMESTRALE DI CISCO TALOS

Codice QR a rischio di cyber-attacchi



MILANO – Quante volte è capitato di usare un codice QR per iscriverci a una newsletter, per leggere la programmazione di un cinema o magari semplicemente per accedere al menu di un ristorante? Dall’avvento della pandemia si sono moltiplicate le occasioni di utilizzo dei codici QR, grazie ai quali è possibile ottenere informazioni senza alcun contatto fisico; ma è proprio in virtù di tale diffusione che i criminali informatici hanno trovato uno strumento in più, efficace e temibilissimo, per sferrare i loro attacchi. Secondo l’ultimo report trimestrale di Cisco Talos, la più grande organizzazione privata di intelligence al mondo dedicata alla cybersecurity, nel corso del 2023 è stato registrato un aumento significativo di attacchi phishing tramite la scansione di codici

a false pagine di accesso a Microsoft Office 365 al fine di rubare le credenziali di accesso dell’utente. È quanto mai importante sottolineare che gli attacchi tramite codice QR sono particolarmente pericolosi, poiché utilizzano come vettore di attacco il dispositivo mobile della vittima, molto spesso dotato di minore protezione.

Come funzionano gli attacchi tramite codici QR?

Un attacco di phishing tradizionale prevede che la vittima apra un link o un allegato in modo da atterrare su una pagina controllata dall’aggressore. Di solito sono messaggi destinati a persone che hanno familiarità con l’utilizzo della posta elettronica e che normalmente aprono allegati o cliccano su un link. Nel caso di attacchi tramite codice QR,

l’hacker inserisce il codice nel corpo dell’e-mail con l’obiettivo di farlo scansionare tramite un’applicazione o tramite la fotocamera del dispositivo mobile. Una volta cliccato sul link malevolo, si apre una pagina di login sviluppata appositamente per rubare le credenziali, o un allegato che installa un malware sul dispositivo.

Perché sono così pericolosi?

Molti computer e dispositivi aziendali sono dotati di strumenti di sicurezza integrati, progettati per rilevare il phishing e impedire agli utenti di aprire link dannosi. Tuttavia, quando un utente utilizza un dispositivo personale, questi strumenti di difesa non sono più efficaci. Ciò accade perché i sistemi di sicurezza aziendali e di monitoraggio hanno meno controllo e visibilità sui dispositivi personali. Inoltre non tutte le soluzioni di sicurezza per la posta elettronica sono in grado di rilevare i codici QR dannosi.

Ma c’è di più. Con l’aumento del lavoro a distanza, un sempre maggior numero di dipendenti accede alle informazioni aziendali attraverso i dispositivi mobili. Secondo il recente report Not (Cyber) Safe for Work 2023, un’indagine quantitativa condotta dalla società di cybersecurity Agency, il 97% degli intervistati accede agli account di lavoro utilizzando dispositivi personali.

Ecco alcuni consigli di Cisco Talos per difendersi dagli attacchi

CON L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELL'ADSP/MAS DE BLASIO

I porti veneti a LetExpo Verona



Nella foto: Fulvio Di Blasio durante il suo intervento.

VERONA – “La strategia europea di sviluppo delle catene logistiche sta evolvendo a favore dell’espansione a est e a sud delle reti TEN-T, anche al fine di cogliere con maggiore efficacia le opportunità presenti nel bacino del Mediterraneo e di favorire la ricostruzione dell’Ucraina. Questa è un’ottima notizia per i porti adriatici come Venezia e Chioggia, poiché significa che ci saranno nuove opportunità per stringere partnership ad alto valore aggiunto ed incrementare i traffici”.

Così il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio, intervenendo a LetExpo 2024 nel contesto della tavola rotonda organizzata da Alis sul tema “Porti e Hub logistici sostenibili: la strategicità della rete TEN-T”.

“I porti veneti trovano una rinnovata centralità nell’ambito di questa revisione della rete TEN-T, con il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico fino a Ancona-Bari e del Corridoio Mediterraneo fino a Leopoli, in particolare per quanto riguarda la proiezione a est” aggiunge il presidente Di Blasio, ricordando che “il porto di Venezia è stato coinvolto fin da subito al tavolo di discussione dell’iniziativa governativa Ukraine Solidarity Lanes mirato a sviluppare le capacità logistiche del territorio a sostegno del paese ucraino”.

“Quanto ai porti, la nuova strategia UE sta inoltre andando oltre il concetto infrastrutturale stretto” ha aggiunto il presidente Di Blasio, “riconoscendo agli scali portuali un ruolo nuovo che non è solo quello del carico-scarico merci ma che

riguarda anche la pianificazione energetica, ambientale e la trasformazione digitale. È necessario, dunque, che la governance dei porti tenga conto di questi aspetti ampliando le proprie capacità tecniche e l’orizzonte di visione”.

“A Venezia e Chioggia stiamo lavorando intensamente per agganciare queste nuove tendenze – conclude Di Blasio che ricorda tra i principali filoni di attività “tutte le progettazioni legate allo sviluppo dell’intermodalità ferroviaria e stradale e dell’accessibilità nautica, gli studi scientifici sull’impatto ambientale delle opere” ma anche “il primo stralcio dei lavori per il nuovo terminal contenitori Montesyndial e i numerosi progetti atti a migliorare la sostenibilità delle attività portuali in Laguna, quali quelli legati all’elettrificazione delle banchine”.

CON UNA SPECIFICA ORDINANZA DELLA CAPITANERIA DI PORTO

Gioia Tauro apre alle Bi-fuel

GIOIA TAURO – La Capitaneria di Porto ha emanato l’ordinanza n. 03/2024 al fine di regolare l’ingresso, la navigazione e la sosta delle navi Bi-fuel all’interno del porto.

Frutto di una stretta collaborazione tra la Capitaneria di Porto, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e altri enti/soggetti competenti – scrive l’AdSP – il provvedimento rappresenta un passo essenziale per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, il quale si prepara ad accogliere navi sempre più tecnologiche e green.

In previsione dell’approdo delle prime navi portacontenitori alimentate a Bi-fuel, sono stati convocati dedicati incontri tecnici che hanno



visto la partecipazione di tutti gli attori interessati tra cui il Comando Vigili del Fuoco di Reggio Calabria, i Servizi tecnico-nautici del porto di Gioia Tauro, il Consulente Chimico del porto, le Compagnie di navigazione interessate, l’AdSP di Reggio Calabria Servizio Spisal ed i terminalisti.

L’ordinanza detta prescrizioni di sicurezza per le navi Bi-fuel che

operano nel porto di Gioia Tauro al fine di assicurare l’ingresso, la manovra e la sosta delle stesse all’interno di una definita e congrua cornice di sicurezza. Ogni manovra, infatti, sarà attentamente valutata dalla Commissione Accosti, composta dai rappresentanti dei servizi tecnico-nautici del porto e coordinata dalla locale Capitaneria.

PER CAPIRE IL PESO DEI NETWORK CHE TRASPORTANO LE MERCI SUI MAI DOLENDO

Le TOP 50 compagnie al mondo

LINERLYTIC								Top 50 Carriers as at 19 February 2024				
Rank	Company	Current Fleet						Orderbook			Current share of global liner fleet	
		No. of ships	Fleet TEU	Owned/ FL ships	Owned/FL Fleet TEU	Chartered ships	Chartered Fleet TEU	% chartered (TEU)	No. of ships on order	Orderbook TEU		Orderbook %
1	MSC	806	5,678,033	604	3,944,879	202	1,733,154	31%	110	1,234,696	22%	19.5%
2	Maersk	688	4,197,154	360	2,694,826	328	1,502,328	36%	50	483,480	12%	14.4%
3	CMA CGM	633	3,636,674	294	2,272,082	339	1,364,592	38%	108	1,245,524	34%	12.5%
4	COSCO Group	490	3,065,803	265	2,348,229	225	717,574	23%	42	720,052	23%	10.5%
5	Hapag-Lloyd	274	1,999,742	123	1,192,246	151	807,496	40%	11	239,536	12%	6.9%
6	ONE	229	1,798,717	112	1,059,993	117	738,724	41%	46	595,870	33%	6.2%
7	Evergreen	212	1,647,337	167	1,414,505	45	232,832	14%	69	817,996	50%	5.7%
8	HMM	74	792,108	50	618,240	24	173,868	22%	29	253,539	32%	2.7%
9	Yang Ming	94	705,869	66	391,168	28	314,701	45%	5	77,500	11%	2.4%
10	ZIM	127	654,902	9	31,131	118	623,771	95%	25	191,234	29%	2.3%
11	Wan Hai	117	480,484	109	464,737	8	15,747	3%	13	102,133	21%	1.7%
12	PIL	91	301,668	86	263,661	5	38,007	13%	12	117,600	39%	1.0%
13	X-Press Feeders	85	161,672	42	105,740	43	55,932	35%	15	23,072	14%	0.6%
14	SITC	101	160,088	96	154,700	5	5,388	3%	14	21,902	14%	0.6%
15	KMTC	64	150,664	32	87,948	32	62,716	42%	2	16,000	11%	0.5%
16	Unifeeder/DPW	93	146,932	5	1,300	88	145,632	99%	4	5,000	3%	0.5%
17	SeaLead Shipping	33	139,301	9	53,559	24	85,742	62%	2	14,330	10%	0.5%
18	IRISL	30	136,615	30	136,615							0.5%
19	Sinokor	82	123,239	71	106,492	11	16,747	14%	10	45,109	37%	0.4%
20	Zhonggu Logistics	73	112,089	30	79,301	43	32,788	29%	3	9,524	8%	0.4%
21	TS Lines	45	97,117	36	76,424	9	20,693	21%	4	28,000	29%	0.3%
22	Antong Holdings	77	91,919	38	61,578	39	30,341	33%				0.3%
23	Swire Shipping	52	81,109	34	56,725	18	24,384	30%				0.3%
24	RCL	34	75,689	30	64,969	4	10,720	14%	8	54,956	73%	0.3%
25	Emirates Shg	15	74,637	11	60,952	4	13,685	18%				0.3%
26	NBOSCO	78	73,496	38	46,388	40	27,108	37%	4	4,232	6%	0.3%
27	Global Fdr Shg	30	73,116	18	53,586	12	19,530	27%				0.3%
28	Matson	27	68,411	20	43,532	7	24,879	36%	3	10,860	16%	0.2%
29	SM Line	14	64,109	11	55,538	3	8,571	13%				0.2%
30	Grimaldi	104	62,427	104	62,427				3	6,000	10%	0.2%
31	Arkas L	36	59,457	34	54,506	2	4,951	8%				0.2%
32	Sinotrans	42	51,706	29	34,976	13	16,730	32%				0.2%
33	FESCO	37	49,217	31	42,372	6	6,845	14%	1	2,471	5%	0.2%
34	Interasia	18	45,818	15	39,120	3	6,698	15%	6	18,330	40%	0.2%
35	New New Shipping	16	44,183	13	37,190	3	6,993	16%				0.2%
36	Jinjiang/HASCO	47	43,939	25	25,249	22	18,690	43%	2	3,736	9%	0.2%
37	Reel/Lubeck	25	42,558	16	34,813	9	7,745	18%				0.1%
38	Tailwind Shipping	15	40,452	2	6,330	13	34,122	84%	2	2,760	7%	0.1%
39	China United L	18	40,258	5	9,102	13	31,156	77%	3	16,433	41%	0.1%
40	Namsung Shg	30	39,377	24	32,658	6	6,719	17%	8	11,222	28%	0.1%
41	Samudera	28	37,867	7	7,868	21	29,999	79%	6	6,174	16%	0.1%
42	Trawind Shipping	16	37,061	10	28,737	6	8,324	22%	2	9,272	25%	0.1%
43	Meratus Line	55	36,758	55	36,758				5	3,168	9%	0.1%
44	SPIL	55	35,753	55	35,753							0.1%
45	Seaboard Mar.	22	35,640	6	9,357	16	26,283	74%	9	25,709	72%	0.1%
46	Tanto Intim	52	34,475	52	34,475							0.1%
47	Messina Line	11	34,098	6	23,820	5	10,278	30%				0.1%
48	Cstar Line	16	28,601	2	3,276	14	25,325	89%				0.1%
49	Great White Fleet	12	27,786	6	14,642	6	13,144	47%				0.1%
50	Temas Line	51	26,912	51	26,912							0.1%
19/2/2024		©LINERLYTICA 2024										
		7										

LIVORNO – La tabella viene dalla selezione dei siti più significativi nel censimento dello Shipping mondiale ed è stata pazientemente confezionata dal marittimo consultato Angelo Roma, vicepresidente dell’interporti Vespucci di Guastecce.

È interessante per svariati motivi. Il primo: capire la consistenza in navi delle grandi compagnie che trasportano contenitori + un modo di far chiarezza e nero stesso tempo di conoscere anche gli altri elementi (proprietà, in charter, in costruzione, in ordinazione) eccetera. Il secondo: constatare

che le compagnie italiane. Nella graduatoria, se non consideriamo Msc (che è svizzera solo di bandiera, na di atto italiana di creazione, gestione e anche anima...) la prima nella graduatoria con il nostro tricolore è Grimaldi, ma solo al 30° posto. Unica altra, la Messina Line, al 47°.

Va anche ricordato che sia Grimaldi che Messina hanno nei container solo traffici marginali. Per cui nelle prime cinquanta compagnie RUE al mondo, doppio ben saldo primo posto in assoluto di Mediterranea shipping Company della famiglia Aponte l’Italia non

compare più. Possiamo consolarci, Msc a parte, con altri primati: la costruzione e l’allestimento delle più importanti e iconiche navi da crociera, il crescente successo di Fincantieri in questo campo e nel militare, l’evoluzione e la crescita nel settore dei traghetti sia con le isole nazionali che nel Mediterraneo. Non è poco: certo però se il trattamento fiscale sullo scippino in Italia pesasse meno - almeno alla pari con gli altri paesi maninari - la bandiera di Msc sarebbe italiana e potremmo orgogliosamente ribadirne che siamo i primi al mondo. (A.F.)

Compagnie Marittime
MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA
mn. **CMA CGM BETTER WAYS**
LIVORNO
26/03/24
mn. **KRISTINA**
LIVORNO
02/04/24
per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France, La Guaira, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo.

AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
e-mail: com@aemitalia.com
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
e-mail: n.nencioni@aemitalia.com
www.marfret.com

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

G.T. SPED
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

PER GLI SCARICHI VOLONTARI DI MATERIALI PERICOLOSI

Oceani a rischio “dumping”



Nella foto: Bidoni di materiali pericolosi in fondo al mare.

ROMA – Su “GreenMe” un servizio giornalistico molto letto sottolinea come “Fino agli anni ’70, le aziende di tutto il mondo utilizzavano l’oceano come discarica per i rifiuti generati dalle loro produzioni. E ora? Si tratta di una pratica che in qualche modo è stata regolamentata, ma che comunque rimane più attuale che mai (e illecita), con effetti più che devastanti”.

Si tratta del dumping oceanico

che quasi nessuno conosce: altro non è che lo smaltimento deliberato di rifiuti pericolosi in mare: da navi, ma anche da aerei, piattaforme e strutture apposite più o meno mascherate.

L’etimologia è semplice: “to dump” in inglese significa scaricare e se commercialmente “dumping” indica la pratica per cui le grandi imprese introducono nel mercato europeo dei prodotti a un prezzo molto

inferiore rispetto a quello di mercato (grazie alla presenza di sussidi statali alle imprese nel Paese di origine), dal punto di vista ambientale “dumping” significa tutt’altro.

Si tratta, ovvio, di materiale inquinato da metalli pesanti come cadmio, mercurio e cromo, nonché da idrocarburi come oli pesanti, sostanze come fosforo e azoto e organoclorurati provenienti da pesticidi.

Inoltre, anche i rifiuti radioattivi delle centrali nucleari di tutto il mondo finiscono nei nostri oceani. Esistono prove sempre più evidenti che sia gli elementi radioattivi a vita breve che quelli a vita lunga possono essere assorbiti dal fitoplancton, dallo zooplancton, dalle alghe e da altre forme di vita marina e quindi essere trasmessi lungo la catena alimentare ai pesci, ai mammiferi marini e agli esseri umani.

Altri materiali smaltiti nell’oceano includono resti umani da seppellire in mare, navi, moli di ghiaccio artificiali in Antartide e scarti di pesce.

Provvedimenti? Il controllo satellitare, il monitoraggio dei porti da cui partono i materiali pericolosi, ma più che altro la volontà degli Stati di difendere il mare.

CON OLTRE UN MILIONE E MEZZO DI IMPIANTI

Cresce il fotovoltaico in Italia



L’AQUILA – Siamo a 1.603.298 impianti fotovoltaici operativi in Italia, contro i 986.313 del 2021. «Numeri che lasciano ben sperare in merito al raggiungimento degli obiettivi al 2030» sottolinea Edi Lala, fondatore della Multicompel Technology, società con sede in Abruzzo ed operativa in tutta Italia specializzata nell’installazione di impianti fotovoltaici e solari termici, impegnata nel sostenere la transizione energetica delle aziende italiane.

Per quanto riguarda il numero

di impianti, sul podio troviamo la Lombardia con 267.021 impianti contro i 199.637 impianti del 2022 (+67.384 impianti), seguita da Veneto con 229.685 impianti contro i 179.089 impianti del 2022 (+50.596 impianti) e da Emilia-Romagna con 164.280 impianti contro i 126.703 impianti del 2022 (+37.577 impianti).

Seguono quindi Piemonte con 111.128 impianti contro i 86.015 impianti del 2022 (+25.113 impianti), Lazio con 107.019 impianti contro i 81.067 impianti del 2022

(+25.952 impianti), Sicilia con 103.245 impianti contro i 77.237 impianti del 2022 (+26.008 impianti), Puglia con 92.779 impianti contro i 71.012 impianti del 2022 (+21.767 impianti), Toscana con 88.101 impianti contro i 64.950 impianti del 2022 (+23.151 impianti) e Campania con 66.235 impianti contro i 48.922 impianti del 2022 (+17.313 impianti). Messe insieme queste prime 9 regioni totalizzano oltre tre quarti del totale: 1.229.493 su 1.603.298 impianti.

NEL QUADRO DELL’INIZIATIVA SPONSORIZZATA DA MSC CROCIERE

Nautici in blu su “Orchestra”



Nella foto: Marevivo a bordo della MSC Orchestra.

LIVORNO – Sempre più iniziative ambientaliste per gli studenti delle scuole.

Nei giorni scorsi l’associazione Onlus MareVivo, in collaborazione con la Capitaneria di porto che è molto sensibile al tema, ha condotto alcune classi del liceo nautico

di Viareggio in visita nel porto labronico alla nave da crociera MSC “Orchestra”, trattando i temi del progetto sponsorizzato da Mac “Nautici in blu”.

Inoltre ARPAT ha condiviso, per il secondo anno, l’edizione 2024 del progetto “Un mare di amici” che

sta coinvolgendo le classi di vari istituti comprensivi e superiori della provincia di Livorno e Pisa, per la promozione di percorsi di educazione alla salute e all’ambiente.

Il progetto si inserisce nell’ambito dell’accordo di collaborazione sottoscritto nel 2023 con Azienda USL Toscana Nord Ovest, Direzione Marittima della Toscana – Capitaneria di Porto di Livorno, Ufficio Scolastico Regionale Toscana – AT Ufficio VIII Livorno e Società Nazionale Salvamento, per promuovere, attraverso una progettazione integrata, percorsi di educazione e promozione della salute con particolare riguardo alla sicurezza in mare e al rispetto delle risorse eco-sistemiche marino-costiere.

In questi giorni si stanno svolgendo gli incontri con le classi delle scuole primarie e secondarie mentre si sono conclusi, a metà febbraio, gli incontri con gli studenti di 10 classi terze del Liceo Scientifico Enriques di Livorno.

DA MAREVIVO E DAL COORDINAMENTO C.I. T.A.N.G.E.

Occhio agli eventi sulle spiagge



ROMA – Si è svolto nella sede nazionale della Fondazione Marevivo, il convegno dal titolo “Grandi eventi in siti naturali: quali impatti per ambiente e biodiversità”, organizzato dal Coordinamento Italiano per la Tutela degli Ambienti Naturali dai Grandi Eventi (C.I. T.A.N.G.E.) - che riunisce oltre cinquanta associazioni e comitati

locali e nazionali - per informare e sensibilizzare cittadini e istituzioni sulle criticità dei grandi eventi musicali e sportivi nei siti naturali.

I tagli di siepi e alberi (di recente sono stati abbattuti centinaia di larici secolari per far posto a una pista da bob per le Olimpiadi Invernali a Cortina), la distruzione delle dune e della vegetazione per la realizza-

zione di piste di motocross e palcoscenici, l’inquinamento acustico e da smog e i rifiuti che finiscono in mare danneggiano l’ambiente, mettendo a rischio specie protette da direttive europee come fratino o tartarughe marine.

Hanno introdotto Rosalba Giugni, presidente Marevivo e Franco Sacchetti, referente Coordinamento C.I. T.A.N.G.E. che hanno ribadito la necessità di intervenire con leggi e azioni concrete per vietare che simili manifestazioni continuino a privilegiare gli interessi economici a quelli ambientali, sottolineando l’impegno delle numerose Associazioni che si sono riunite per fare fronte comune contro un mostro che assume dimensioni sempre più grandi e incontrollate. Spiagge e siti naturali non sono luoghi ideali. Si chiede che venga rivisto il piano normativo, auspicando nuovi momenti di confronto soprattutto sul piano giuridico, intervento sull’inquinamento acustico e luminoso, fonte di disturbo sul comportamento e il benessere animale.

COSTI E IMPATTI RIDOTTI GRAZIE A UNA START-UP TOSCANA

Ecco le antenne “green” Towerlend

SIENA – La presenza di antenne per la telefonia mobile è una costante negli skyline delle città. Infastidiscono gli amanti dell’estetica, preoccupano i residenti e spesso sono oggetto di dibattito nei consigli comunali e negli uffici delle sovrintendenze. Polemiche che nei prossimi mesi e anni torneranno alla ribalta con l’arrivo del 6G, che causerà una nuova raffica di riqualificazioni ed incremento delle SRB (stazioni radio base, ndr).

Sarà questa la prossima sfida che dovrà affrontare Towerlend, azienda nata nel 2018 in provincia di Siena, si pone come obiettivo quello di costruire antenne e strutture di nicchia customizzate per i giganti della telefonia. Il lavoro dell’azienda è collegato alla produzione di rendering e customizzazioni progettuali. A fondare Towerlend è stato Alvaro Gjerci. Classe 1994, giovanissimo imprenditore originario di Montepulciano. La sua sfida è peraltro



Nella foto: Un’antenna Towerlend.

titanica: lottare contro multinazionali che operano da decenni nella costruzione delle antenne, per cercare di convincere i giganti della telefonia che con investimenti

più accurati (e green) il mondo si può cambiare partendo dall’estetica.

Il business per ora funziona: fatturato in continua crescita (700 mila euro, +17% nell’ultimo anno), una decina tra collaboratori e dipendenti, trecento strutture progettate-fornite-installate nel corso del tempo praticamente in tutte le regioni italiane e un orizzonte di crescita enorme.

Nel corso degli anni, l’azienda ha registrato quattro brevetti, due a livello nazionale e due a livello europeo. “Rispetto ad una struttura standard, le nostre utilizzano un 15% in meno di carpenteria metallica”, spiega Gjerci. “Nell’installare, impieghiamo in media il 18% in meno del tempo che serve ai nostri competitor. Ma la vera rivoluzione è la capacità di accogliere più operatori e configurazioni all’interno di esse, il che garantisce meno impatto visivo per i cittadini e più efficienza per il sistema della telefonia.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Europa le prescrizioni

della prima fase dell'opera, sottolineando come questa "consenta di raggiungere primari obiettivi di interesse generale del P.R.P., quali il miglioramento della sicurezza della navigazione e il rilancio della competitività dello scalo livornese".

Tanti i passaggi tecnici. Con la firma del DM, il cui termine di efficacia è stato fissato in sei anni, viene disposta inoltre l'autorizzazione "l'immersione in mare dei sedimenti dragati e la loro localizzazione nei siti individuati dal progetto, sulla base di quanto previsto dall'art 109 del decreto legislativo n.152 del 2006".

Più sollevato dopo oltre un anno d'attesa, esprime piena soddisfazione il commissario della Darsena Europa, Luciano Guerrieri: "Dopo il parere positivo della Commissione di VIA, quello espresso dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero della Cultura sigilla l'ottimo lavoro svolto in questi anni dalla vice commissaria Roberta Macii, dai dirigenti Enrico Pribaz e Simone Gagliani e da tutta la struttura tecnica. Con oggi si conclude un lungo e complesso percorso procedurale iniziato più di un anno fa. Ora dobbiamo guardare avanti e puntare a realizzare l'opera nel pieno rispetto delle prescrizioni ambientali indicate nelle 220 pagine del parere tecnico di dicembre scorso".

Il parere espresso dalla Com-

missione nazionale di VIA è, come già avevamo rilevato, molto articolato con un quadro prescrittivo composto da undici condizioni ambientali. Che richiederanno altri impegni, altro tempo e altre spese. Tra le altre tante cose viene richiesto di identificare in dettaglio le diverse misure di riduzione e compensazione delle emissioni di CO2 relative al progetto definitivo; di produrre un piano specifico per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere; di progettare "efficaci e fattibili interventi di mitigazione volti ad annullare gli eventuali impatti negativi, pur allo stato non previsti, in termini di insabbiamento sia del fondale marino di accesso al porto che del fondale antistante alla foce fino allo sporgente settentrionale della vasca di colmata".

Viene inoltre richiesto di monitorare continuamente la qualità dell'aria con quattro campagne stagionali di due settimane da effettuare indicativamente ogni tre mesi sia per la fase ante-operam, per la fase corso d'opera che post-operam, indicandone le modalità di rilevamento che dovranno essere strettamente correlate con il cronoprogramma dei lavori.

Vengono chieste anche misure di riduzione degli impatti acustici e una specifica programmazione delle attività di cantiere "al fine di tutelare l'avifauna nidificatrice e migratoria".

Riguardo all'erosione costiera viene espressamente chiesto di integrare eventualmente i ripascimenti con interventi strutturali di difesa dei litorali, privilegiando nei tratti balneari quelli di tipo distaccato o

trasversali a quelli aderenti rigidi.

Le attività di monitoraggio morfodidattico sono fondamentali e dovranno essere estese all'intera unità fisiografica (U.F.) costiera di riferimento, integrando i rilievi topobattimetrici previsti con i rilievi sedimentologici. La cadenza dei monitoraggi deve essere semestrale/annuale per i primi 10 anni di vita dell'opera, poi ogni 3 anni salvo anticipo all'occorrenza di eventi estremi per i successivi 10 anni e, infine, ogni 5 anni salvo eventi estremi per la vita dell'opera.

Con riferimento alla salvaguardia della biodiversità nell'ecosistema marino viene chiesta una mappatura delle biocenosi (piante e animali) anche nell'area dalla foce dello Scolmatore dell'Arno durante gli eventi di piena e in ragione del conseguente trasporto/deposizione dei sedimenti lungo la fascia costiera a nord dello stesso Scolmatore. Dovrà poi essere fornita una cartografia di dettaglio che riporti la sovrapposizione tra le aree di impianto/espanto della posidonia e la tipologia di substrato/biocenosi presente in corrispondenza dei siti scelti.

"Degne di nota" - sottolinea l'AdSP di Guerrieri - sono le prescrizioni sul progetto del sabbiotto, una specie di tubo che dovrebbe prelevare i sedimenti derivanti dallo Scolmatore (e non solo) e portarli per il ripascimento sul litorale pisano a compensazione dell'erosione delle spiagge. La Commissione chiede di chiarire se la realizzazione del sabbiotto rappresenti un'opera funzionale al progetto e/o migliorativa (compensazione) in relazione all'accumulo dei sedimenti sul litorale nella zona prossima all'area di dragaggio nella foce dello Scolmatore; e chiede di fornire ulteriori dettagli riguardo alla progettazione dell'intervento che includano sia le possibili tecnologie per il trasporto e la posa

dei sedimenti sia le possibili ipotesi di gestione dei sedimenti nel caso in cui non fossero idonei per il ripascimento presso il litorale nord.

Nel DM viene infine espressamente richiesto di rispettare anche le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della Cultura espresse con nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio lo scorso 15 novembre e relative all'assistenza archeologica durante le attività di cantiere e di dragaggio (in caso di rinvenimento di reperti archeologici) e al possibile impatto sulla skyline e qualità del waterfront delle attività merceologiche previste dal progetto.

Allo stesso modo devono essere ottemperate le indicazioni fornite dalla Giunta Regionale il 20 novembre del 2023 e le condizioni ambientali fornite dai Comuni di Pisa e Livorno, dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Centrale e dell'Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore.

In sostanza il decreto è un passo avanti: ma su un cammino che appare già da oggi costellato di mine, con l'accoglimento dei tanti "caveat" dell'ambientalismo ostativo, in alcuni casi sempre suscettibili di contestazioni in corso d'opera. Partiamo, come dice Guerrieri: ma saranno anni di duro lavoro anche e specialmente sulle carte.

CON DUE BANDI DI GARA FUNZIONALI AL COMPARTO

Venezia potenzia per le crociere



VENEZIA-Prosegue l'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e del commissario straordinario di Governo per le Crociere a Venezia per lo sviluppo sostenibile del sistema portuale veneto.

Sul sito del Commissario sono stati pubblicati due bandi funzionali all'evoluzione del sistema crocieristico regionale in linea con il DL 103; il primo è relativo all'intervento per l'accessibilità nautica lungo il Canale Malamocco-Marghera come delineato nell'ambito del progetto di ricerca internazionale "Channeling The Green Deal For Venice", il secondo riguarda, invece, le banchine e il terminal crociere che sorgerà in Canale Nord-Sponda Nord.

In relazione all'intervento di dragaggio del canale Malamocco-Marghera, è, infatti, indetta una procedura aperta per l'affidamento dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e dello studio di impatto ambientale dell'intero intervento - compresi rilievi e indagini - e, per il primo stralcio, del servizio di redazione del progetto definitivo/esecutivo, l'attività di direzione lavori, il coordinamento alla sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione. Il valore complessivo dell'appalto è di 5,489 milioni di euro (oltre 2,061 milioni di euro destinati all'attività di redazione del PFTE e dello studio di impatto ambientale e oltre 3,427 milioni di euro per i servizi opzionali per il primo stralcio). L'aggiudicazione avverrà entro il mese di aprile.

Per le opere legate agli approdi diffusi, la struttura commissariale compie un importante passo verso la realizzazione dei due approdi e del Nuovo Terminal Crociere presso l'area sita in Canale Industriale Nord - Sponda Nord a Porto Marghera. Approvato e completato, nei mesi scorsi, il progetto di fattibilità tecnico-economica il commissario ha indetto una procedura aperta per l'affidamento del progetto definitivo/esecutivo in un'area di circa 50

mila metri quadri. L'importo a base di gara è pari a oltre 7,8 milioni di euro. Il progetto sarà oggetto di valutazione di impatto ambientale e

successivamente posto a base della gara di appalto dei lavori, in modo da avere disponibile gli approdi per la stagione crocieristica 2027.





SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO
OGNI MERCOLEDÌ E SABATO

COLLEGAMENTO
LIVORNO / TUNISI

ROTABILI – CONTAINERS – MAFIS

Via dell'Ufficio dei Grani, 9 – Livorno
Tel. 0586 883566
austral@austral.it
www.australagenziamarittima.it

GRAZIE ALL'INTUITO DELLE FIAMME GIALLE DI LIVORNO

Bloccato traffico di cocaina



LIVORNO-Ancora un successo delle Fiamme Gialle Livornesi nella caccia alla droga. I finanzieri della Compagnia della Guardia di

Finanza di Cecina hanno tratto in arresto un corriere di droga proveniente dalla Spagna, procedendo al sequestro di due autovetture e

di complessivi 23 kg. Di cocaina.

L'attività di servizio, condotta d'iniziativa, portava all'individuazione di una auto di grossa cilindrata con targa spagnola i cui spostamenti destavano sin da subito sospetti.

Dopo alcune ore di discreto pedinamento, il conducente dell'auto - un nordafricano - si portava all'interno di un parcheggio isolato nei pressi dell'uscita Cecina Centro della SSI Aurelia dove incontrava un altro cittadino straniero; dopo breve tempo iniziava il trasbordo di alcuni oggetti di forma rettangolare.

I militari intervenivano e bloccavano la consegna di panetti di sostanza stupefacente: le analisi effettuate sul posto mediante reagenti, permettevano di accertare che si trattava cocaina purissima.

L'approfondita ispezione delle autovetture faceva inoltre emergere la presenza, su entrambe, di apposito doppio fondo ricavato all'interno del telaio, ove la cocaina veniva occultata per il trasporto. Adesso la procedura è in mano alla magistratura.



S·INT·A SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

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



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

UNI EN ISO 9001:2015



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

DOMENICA IN UN RADUNO DI AUTO STORICHE

Le “Topolino” a Cala de’ Medici



ROSIGNANO – Sempre più aperto alla gente, sempre più piacevole luogo di aggregazione. Il nuovo appuntamento con la magia a Marina Cala de’ Medici, domenica scorsa, han visto l’illusionista Gianluca Pannocchia dare prova di sé nella piazza del borgo commerciale del porto turistico di Rosignano con il suo spettacolo a ingresso libero “Grandi illusioni”. Un’ora e mezza durante la quale ha incantato grandi e piccini, tagliandosi in due e facendo scomparire e ricomparire oggetti. Ma soprattutto interagendo con il pubblico, tra risate e meraviglia. “Un buon mago? Deve sapere trasmettere cinque cose: cultura, immagine, abilità, emozione e ironia”. L’evento è stato organizzato da Marina Cala de’ Medici, Yacht Club Cala de’ Medici e Borgo Cala de’ Medici in collaborazione con Bada- li News. Per il programma completo dei prossimi eventi consultare il sito <https://marinacalademedici.it>. Il prossimo evento pubblico, in collaborazione con Topolino Club Livorno e con il patrocinio del Comune di Rosignano, si terrà domenica 24 marzo: “Le auto storiche a Rosignano”, un’esposizione statica di auto d’epoca lungo la banchina del porto – sempre a ingresso libero – dalle ore 11 alle 16.

ORGANIZZATO A LA SPEZIA ALLA METÀ DEL PROSSIMO MAGGIO

Il Blu Design Summit



Mario Sommariva
LA SPEZIA – Dal 15 al 18 maggio La Spezia ospita il primo evento dedicato alla progettazione, costruzione e refitting di

superyacht. Un summit, organizzato da Promostudi e Clickutility Team, dedicato ai protagonisti di tutta la filiera a livello nazionale e internazionale per confrontarsi sui temi più attuali e importanti per il settore della nautica. I cantieri tricolore sono conosciuti in tutto il mondo con un’esportazione che tocca l’86% della produzione. Nel 2023 a livello mondiale sono stati consegnati oltre 200 superyacht, barche con lunghezza superiore a 24 metri, per un valore totale stimato di più di 5,9 miliardi di euro e una gran parte arriva dai grandi cantieri italiani. Per il 2024 è prevista la consegna di oltre 200 nuovi yacht, mentre prosegue la tendenza di crescita anche del refitting.

Il Summit vedrà anche l’assegnazione dei riconoscimenti della prima edizione dei Miglio Blu Design Award, decisi a selezione aperta ed indipendente da parte di una giuria di designer, giornalisti ed esperti del settore. “L’AdSP rappresenta al meglio - ha detto sul tema il presidente Mario Sommariva - a varietà di attività legate alla Blue Economy. Nel territorio gestito dal nostro Ente insistono tante eccellenze, tra cui quella legata alla nautica e alla cantieristica. Abbiamo convintamente aderito al progetto Miglio Blu perché riteniamo costituisca un ulteriore volano per la promozione internazionale del nostro porto e di uno dei settori di eccellenza del nostro territorio.

PER LA GRANDE RASSEGNA DELL’INTERNATIONAL BOAT SHOW

A Palm Beach il Benetti Triumph 65M



Nella foto: “Triumph 65M”.

VIAREGGIO – Da domani 21 al 24 marzo Benetti sarà al Palm Beach International Boat Show, dove esporrà, in anteprima per il pubblico americano, il M/Y Triumph 65 M, nato dalla mano di

SOTTO SEQUESTRO A TRIESTE, COSTA ALL’ITALIA 30 MILA EURO AL GIORNO

Il mega-yacht russo... a spese nostre



TRIESTE – Tra le tante belle storie sulla vela c’è anche quella, tutt’altro che piacevole, relativa al mega-veliero russo “A”, definito anche la “barca più brutta del mondo” : ormeggiata sotto sequestro a Trieste, è costata all’Italia già 18 milioni di euro, costerà ancora tanti soldi e lo Stato non può disfarsene. Lo racconta in un servizio esclusivo il Giornale della vela nel suo sito web. Il megayacht A, che di fatto doveva diventare la barca a vela più grande del mondo (anche se c’è chi si rifiuta di definirla “barca a

vela”) - scrive il giornale - era stata sequestrata al magnate russo Andrei Melnichenko nella notte tra l’11 e il 12 marzo del 2022 mentre si trovava a Trieste, esattamente due anni fa. Il sequestro era stato messo in atto dalla Guardia di Finanza in esecuzione delle sanzioni decise dall’Unione Europea contro gli oligarchi russi dopo lo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina. Ma l’operazione è stata un bagno di sangue per le casse dello Stato italiano che ha dovuto, per legge, accollarsi le spese di manutenzione e non può

liberarsi della barca (per ora). Quando era stato varato nel 2015 il mega yacht A aveva scatenato una pleiade di sdegno da parte dei puristi della vela e gli amanti del mare. Tre alberi, 143 metri di lunghezza, 25 di larghezza, 12.600 tonnellate di stazza e un’altezza pari a un palazzo di 8 piani. Tutto metallizzato, smisurato, blindatissimo. Qualcuno era arrivato a definirlo un “mostro”, come a dire uno sfregio non solo ai canoni estetici classici degli yachts, ma anche alle attuali esigenze ecologiche ed energetiche, non solo di chi va per mare. Sono ormai due anni esatti che A si trova ormeggiato nel Golfo di Trieste. Il costo giornaliero di mantenimento del mega yacht è stimato tra i 20.000 e i 30.000 euro: moltiplicatela per due anni, fanno circa 18 milioni. E il costo è destinato ad aumentare, con la fine delle tensioni russo-ucraine ad oggi lontana. Lo Stato italiano deve infatti pagare l’equipaggio di 20 uomini che accudisce la barca che sotto custodia non può deteriorarsi. Bisogna anche fare le pulizie e la manutenzione a tutti gli impianti che permettono al mega yacht di funzionare e alimentare il suo super generatore che rimane acceso giorno e notte.

DAL CONVEGNO DI CATANIA SULLA BLUE ECONOMY

Politiche del mare e pesca, le sfide



Nella foto: L’intervento del ministro Musumeci.

CATANIA – Si è svolto nella città siciliana il convegno “La sfida europea della pesca e delle politiche del mare nel nuovo con-

testo della blu economy e del green deal”, organizzato dal Parlamento e dalla Commissione UE; convegno promosso dal Dipartimento per la Protezione Civile e le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Sicilia e la Città di Catania, alla presenza del ministro Nello Musumeci, dal direttore dell’Ufficio in Italia del parlamento UE, Carlo Corazza, e dal direttore della Rappresentanza in Italia della Commissione UE, Antonio Parenti. Il ministro delle Politiche del Mare, nel sottolineare la ricchezza e il lavoro che la nautica da diporto può dare allo sviluppo del Paese e del Mezzogiorno in particolare, ha ricordato che Confindustria Nautica è entrata nel Comitato dei dieci Esperti del CIPOM con la nomina di Roberto Neglia, responsabile dei rapporti istituzionali dell’Associazione nazionale di categoria. “Ringrazio il ministro Musumeci per il sostegno e l’attenzione dimostrata al settore” ha commentato il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi. Nella classifica dei prodotti manifatturieri per crescita export nel periodo 2000-2022 la nautica al 6° posto con un +298%, gli oltre 21.000 addetti diretti della produzione generano un export di 3,4 miliardi di euro e sono il motore di una filiera che nel quinquennio - inclusi i due anni di pandemia - è passata da 160.000 a 200.000 occupati. Confindustria Nautica ha ricordato come sia auspicabile una maggiore attenzione dal punto di vista della normativa fiscale, evitando autogol

come quello del ridimensionamento del leasing nautico, che ha reso meno competitiva l’industria europea e ha danneggiato le entrate IVA, in particolare dell’Italia. Sempre in tema di fiscalità, è necessario riconoscere l’applicazione dell’IVA turistica ai servizi del turismo nautico e vanno comunque eliminati le sperequazioni tra i regimi applicati dai Paesi Membri dell’Unione. “L’Italia costituisce la spina dorsale del sistema cantieristico da diporto europeo e la cantieristica da diporto nazionale è uno dei pochi settori industriali nei quali l’Italia ha la leadership mondiale assoluta, con il 50% degli ordini mondiali di superyacht”, ricorda il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. “Abbiamo dunque bisogno di politiche espressamente pensate per il settore e non automaticamente traslate da altre realtà, con attenzione alla crescita dei Paesi extra UE del Mediterraneo, come la Turchia e dalla nuova Commissione UE ci aspettiamo più attenzione al settore”. “Su temi quale il contrasto alle frodi e ai furti (denunciato dall’EUROPEAN CRIME PREVENTION NETWORK), la promozione del turismo nautico e della nautica sociale, l’Italia ha messo in campo best practice che dovrebbero diventare patrimonio dell’Unione, come la Dichiarazione di costruzione e importazione (DCI), la Giornata del mare nelle scuole e il favor verso i natanti statuiti dal Codice della nautica da diporto” - ha ricordato Roberto Neglia.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Sui mari già domani

è già mutata. Aumentano anche gli operatori abilitati alla vendita di GNL, con l'ingresso nell'elenco di alcuni grandi player: al termine del 2023 si contano in totale 58 soggetti attivi nella vendita di GNL e biometano ai clienti finali (+32% rispetto ai 44 a fine 2022).

Nel trasporto marittimo, al 31 dicembre 2023 sono 22 le navi operanti nel Mediterraneo alimentate a GNL (4 nuove unità rispetto al 2022) e 4 le bettoline utilizzate per il bunkeraggio navale. Si prevede che al 2030 la maggior parte delle grandi unità alimentate a GNL siano navi da crociera, che potranno effettuare operazioni di bunkeraggio presso i principali porti del Mediterraneo.

Queste nello specifico le richieste ai governi, divise per settori.

Trasporto stradale pesante – Introduzione di un credito di imposta strutturale per le spese connesse all'acquisto del carburante GNL/BioGNL.

Riduzione del pedaggio autostradale per i veicoli alimentati a GNL/BioGNL.

Esenzione dal pagamento della tassa automobilistica, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni.

Supporto economico agli investimenti per l'installazione di punti vendita di GNL/bioGNL.

Trasporto marittimo – Riduzione tasse portuali per le imbarcazioni alimentate a GNL/bioGNL.

Standardizzazione della normativa sul rilascio delle autorizzazioni per operazioni di bunkering a GNL/bioGNL, adottando la linea guida del Corpo nazionale VVF insieme alla competente Direzione genarle del MIT ed il Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Definizione del nuovo quadro strategico sul settore marittimo in attuazione del Regolamento

AFIR (riguardante l'infrastruttura per i combustibili alternativi) che valorizzi l'utilizzo del GNL nel settore marittimo, anche nell'ottica della nuova regolamentazione ETS.

L'Ancip sollecita le norme ZLS

tegorie produttive, imprenditoriali e sindacali e recepire i fabbisogni logistici del territorio.

Gioia Tauro, fondali a 18

zato le conseguenze delle Direttive europee evidenziando, di contro, le importanti performances espresse dallo scalo portuale di Gioia Tauro. "Il nostro scalo è resiliente – ha spiegato – grazie ad una nostra strategia che ci permesso, già nel primo bimestre dell'anno, di raggiungere vistosi risultati di crescita. Non a caso, abbiamo registrato un aumento del 20% nel traffico contenitori e un ulteriore balzo in avanti del 9% nel trasbordo delle autovetture".

Agostinelli si è quindi soffermato sugli interventi infrastrutturali programmati e completati dall'Ente per garantire una sempre maggiore crescita. "Il porto di Gioia Tauro – ha detto Agostinelli – è un porto in controtendenza. Siamo di fronte ad una realtà in cui l'Autorità di Sistema portuale investe molto, attraverso l'adozione di un programma di infrastrutturazione importante. Porteremo tutto il canale portuale ad una profondità di fondali pari a 18 metri e il prossimo 7 maggio inaugureremo l'ultima banchina che sarà dedicata alla creazione di un polo per le riparazioni navali. A tutto questo si aggiungono le scelte dei suoi due Terminalisti (MCT e AUTOMAR) che credono molto nel nostro scalo e continuano ad aumentare i loro traffici

portuali. Questa è la nostra strada per affrontare sia le conseguenze delle Direttive europee che quelle dell'attuale crisi del Mar Rosso. Del resto, i numeri dei primi due mesi del 2024 confermano la bontà delle nostre scelte.

Grimaldi traghetti cresce

La Sardegna è ancora la destinazione di punta, sulla quale Grimaldi Lines opera con l'alta frequenza della linea Livorno-Olbia e viceversa, con la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, con la stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa e con i collegamenti in continuità territoriale da Civitavecchia per Arbatax e Cagliari e viceversa e da Napoli e Palermo per Cagliari e viceversa.

La flotta passeggeri di Grimaldi Lines - ricorda Marino - è composta da 14 navi, tutti moderni traghetti e cruise ferry di ultima generazione, che offrono agli ospiti una piacevole esperienza di viaggio nel Mar Mediterraneo, grazie all'accoglienza di equipaggi professionali e all'ampia scelta di servizi disponibili a bordo. In particolare, le due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona - che si alternano sulla rotta da Civitavecchia e Barcellona per Porto Torres e viceversa - e le due gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa - destinate alla tratta Livorno-Olbia e viceversa - sono state pensate per trasformare la traversata in un vero e proprio anticipo di vacanza: oltre alle cabine interne ed esterne e alle suite molto spaziose, le quattro navi vantano il ristorante panoramico à la carte, il self-service per pranzi e cene informali, centro benessere e palestra, piscina con solarium, sala giochi per bambini, il salone Smaila's Club e altri ampi spazi comuni, casinò e discoteca.

Le ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona - sottolinea il portavoce della compagnia - sono inoltre il frutto dell'accorta politica ambientale messa in atto dalla Compagnia. Si tratta infatti delle prime navi del Mediterraneo a zero emissioni in porto: durante le soste in banchina, si azionano speciali batterie al litio, caricate in navigazione, che non rilasciano emissioni inquinanti in prossimità dei centri cittadini.

La traversata a bordo delle navi Grimaldi Lines è dunque il viaggio ideale per un target d'utenza molto allargato, che spazia dalle famiglie, ai gruppi di amici di ogni età, alle coppie. Sono sempre benvenuti anche gli amici a 4 zampe, che possono soggiornare in cabina grazie al servizio speciale pet in cabin.

Non è da meno l'elegante e accogliente Cruise Ausonia, impiegata sul collegamento Napoli-Palermo e viceversa, con 4 partenze a settimana in entrambe le direzioni, che diventano sei in piena estate. Le circa 200 cabine sono tutte ampie, confortevoli e con bagno privato; sono suddivise in interne, esterne - da 4 posti con letti separati alti e bassi - suite matrimoniali con tv e mini-frigo e 2 cabine per persone a mobilità ridotta.

L'offerta di Grimaldi Lines sulla destinazione Sicilia non finisce qui. Il grande porto di Palermo è infatti raggiungibile anche da altri scali italiani: vi si arriva navigando da Livorno (tre volte a settimana), da Salerno (due volte a settimana) e da Cagliari (una volta a settimana), grazie al comodo collegamento marittimo con la Sardegna.

A La Spezia Cosco "Ari"

arrivata al Pireo il 12 marzo. Da lì dovrebbe salpare per il porto ligure dove è prevista arrivare domani 21 marzo per poi proseguire su Genova PSA, poi Marsiglia FOS e Valencia

per ritornare verso Singapore.

L'arrivo della prima 20.000 TEU - sottolineano in porto - viene vissuto come una prova del nove per le aspettative che alimenta sul futuro di La Spezia rientrata a vele spiegate nel network delle grandi rotte internazionali, in un clima - come lo definisce la Community portuale di La Spezia - che ricorda quello degli albori di La Spezia nel mercato mondiale container.

"La scelta della compagnia Cosco, così come un analogo interesse da parte dell'Hapag Lloyd - afferma per la Community portuale di La Spezia l'operatore Bruno Pisano - rappresenta un'opportunità che non può non essere colta, anche per l'effetto traino che potrebbe innescare nel processo di rilancio di traffico nel porto di La Spezia. E non è uno slogan affermare che la Community del porto torna a compattarsi nella convinzione, certificata dal mercato, che La Spezia possa e debba svolgere un ruolo importante sulle rotte dei container e al servizio dell'economia nazionale".

Ora il Teu viaggia su ferro

porto Vespucci, dove opera con connessioni globali la SOGESE della famiglia Monti. Ne abbiamo parlato con Andrea Monti durante una breve pausa dei viaggi tra il Far East, il nord Europa e gli Usa.

Andrea, uno dei vostri business è il noleggio dei contenitori: quali costi e quali sviluppi?

"In un quadro globale che vede ancora le emergenze dei passaggi di Suez e di Panama, si sta sviluppando il trasporto dalla Cina all'Europa - uno dei traffici da tempo al vertice quantitativo - non più sulla modalità marittima ma su quella ferroviaria. A differenza delle compagnie di navigazione però, le aziende ferroviarie non hanno Teu: quindi gli

spedizionieri devono noleggiarli, e in questo senso il noleggio si sta sviluppando, con buone tariffe per chi ne dispone".

Sul piano dei noli, il trasporto su ferro è più o meno costoso che su nave?

"A parità di tratta, dalla Cina agli hub dell'Europa (Amburgo o Trieste) il costo è superiore: circa 6500 dollari Usa per un 40 piedi, contro i 5700 via mare. Sul ferro va aggiunto il noleggio del contenitore. Però c'è il vantaggio di un transit time ridotto del 40% con tutte le garanzie della puntualità, e dell'assenza dei rischi del mare, che comportano spesso ritardi. In 16-20 giorni al massimo il tragitto si completa".

In sostanza, bisogna cogliere le possibilità alternative, anche perché l'Europa a sua volta registra crisi produttive...

"Esatto, in particolare le recessioni tecniche di Germania e Regno Unito, che incidono nella produzione e nei trasporti. Così ci sono in giro parecchi contenitori vuoti, sia per la minore vendita sia per l'eccesso di produzione subito dopo la pandemia. Risultato: a febbraio il costo medio di un Teu era sceso del 10% e per il momento si aspettano altri ritocchi a scendere".

Si legge molto anche della nuova politica Usa verso l'import cinese, con la scelta di altri mercati di produzione in alternativa.

"È una delle varianti più significative nel mondo della logistica, deciso per motivi politici più che di mercato. Fatto sta che la tratta Cina-Usa è in netta diminuzione, sostituita però da un aumento delle importazioni Usa dal Messico e in parte dal Vietnam".

Ma è vero che è aumentato anche il traffico Cina-Messico?

"Vero: il che fa pensare che in fin dei conti, le stesse merci che arrivavano direttamente dalla Cina agli Usa oggi ci arrivino via Messico...".

Concludendo: il protezionismo, che un tempo si chiamava politica Monroe, oggi lascia sempre nuovi varchi...

"L'economia mondiale non accetta gabbie impenetrabili. E i paesi in via di sviluppo sono sempre più fonti a cogliere le opportunità".



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company



MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

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

GRAZIE IN PARTICOLARE ALL'EXPORT

Più Teu a Salerno



Agostino Gallozzi

SALERNO – Nonostante il perdurare di uno sfavorevole e problematico scenario geo-politico internazionale, Salerno Container Terminal evidenzia in questo primo scorcio del 2024 una crescita del 9% del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati nel primo bimestre del 2023 ai 58.280 teus registrati nello stesso periodo dell'anno in corso.

In particolare, confermando una propria vocazione a servizio delle aziende italiane, il flusso dell'export, riferibile all'area campana e centro meridionale, cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nel periodo preso in esame nel 2024 sono stati 160 di approdi di navi full container,

rispetto ai 147 dell'anno precedente, con una media di 20 navi a settimana ed un incremento del 8,8%.

In aggiunta ai traffici container, Salerno Container Terminal, nel bimestre 2024, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del 2023, segnando un più 50%, e ha incrementato del 8,5% i traffici del comparto delle Autostrade del Mare.

“I dati di SCT riferiti alla movimentazione di contenitori nel porto di Salerno - dichiara Agostino Gallozzi - confermano le proiezioni dei mesi precedenti. In particolare, l'aumento dei flussi all'export è un segnale importante, che conferma la funzione competitiva del porto a servizio delle aziende produttrici campane e centro meridionali, che si affermano sui mercati internazionali. Tutto questo accade in una fase molto critica dell'interscambio globale, con il fenomeno bellico in atto nel Mar Rosso, che dilata i tempi di navigazione costringendo a molte merci di seguire la rotta che circumnaviga il Sud dell'Africa, entrando nel Mediterraneo attraverso Gibilterra invece che Suez. Contiamo nel corso dell'anno di portare a Salerno altri servizi per nuove aree del mondo, così da aggiungere ulteriori opportunità all'export delle nostre aziende.”

**COMPAGNIE
TUNISIENNE
DE NAVIGATION**
TUNISI

AGENZIA MARITTIMA AUSTRAL S.r.l.
LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

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

DAL TRADIZIONALE SCIVOLO DI VIAREGGIO

Varato il Benetti 44M



VIAREGGIO–Il locale cantiere Benetti ha varato la più recente unità di Diamond 44M, M/Y “Papa Joe” con una suggestiva cerimonia. Il varo a scivolo - utilizzato nell'occasione - è infatti una delle tradizioni nautiche più antiche e Benetti da sempre tramanda questa usanza grazie allo storico scalo inclinato di 56 metri che è ancora perfettamente operativo presso il cantiere di Viareggio.

La cerimonia ha visto la presenza del management del Cantiere, nonché del sindaco e delle autorità portuali per celebrare la prima suggestiva discesa in acqua dell'imbarcazione, rievocando la tradizione dei celebri Benetti del passato.

Il maestoso Diamond 44M, ammiraglia della categoria Class, si distingue per linee esterne imponenti e solenni, ideate da Giorgio Maria Casseta, che si sposano perfettamente con gli interni dal mood contemporaneo, accogliente e sofisticato, curati con maestria dall'Interior Style Department di Benetti. Questo 44 metri presenta spazi sorprendenti sia all'esterno che all'interno e dispone di cin-

-- ALL'INTERNO --

Toscana, le isole e i residenti.

Premi interuniversitari Gesta.

Codice QR a rischio di cyber-attacchi.

Grimaldi lancia l'Europalink.

d'Amico, bilancio 2023 record.

I porti veneti a LetExpo Verona.

Gioia Tauro apre alle Bi-fuel.

Le TOP 50 compagnie al mondo.

Oceani a rischio “dumping”.

Cresce il fotovoltico in Italia.

Nautici in blu su “Orchestra”.

Occhio agli eventi sulle spiagge.

Ecco le antenne “green” Towerlend.

Bloccato traffico di cocaina.

Venezia potenzia per le crociere.

Le “Topolino” a Cala de' Medici.

Il Blu Design Summit.

A Palm Beach il Benetti Triumph 65M.

Il mega-yacht russo... a spese nostre.

Politiche del mare e pesca, le sfide.

Più Teu a Salerno.

Corridoi sicuri per una ripresa del turismo.

a pag. 3

a pag. 3

a pag. 3

a pag. 3

a pag. 3

a pag. 4

a pag. 4

a pag. 4

a pag. 5

a pag. 5

a pag. 5

a pag. 5

a pag. 6

a pag. 6

a pag. 7

a pag. 7

a pag. 7

a pag. 7

a pag. 9

a pag. 9

DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	NORTHERN JUBILEE	MA411A	LA SPEZIA	31 marzo 2024
	APL SAVANNAH	ONNI9E	LA SPEZIA	4 aprile 2024
	MSC TOMOKO	MA413A	LA SPEZIA	11 aprile 2024
MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	MSC ROSE	FD413E	GENOVA	24 marzo 2024
	MSC TARANTO	FD414E	GENOVA	31 marzo 2024
	MSC ARICA	ME412W	LEGHORN	27 marzo 2024
	MSC PINA	ME413W	LEGHORN	3 aprile 2024
	MSC MAXINE	MM412A	GENOVA	24 marzo 2024
	MSC CLEA	MM413A	GENOVA	31 marzo 2024
SUD AMERICA ATL. NORD AFRICA (VIA VALENCIA)	MSC MAXINE	MM412A	LEGHORN	29 marzo 2024
	MSC CLEA	MM413A	LEGHORN	3 aprile 2024
	MSC BRUNELLA	MC412A	LA SPEZIA	27 marzo 2024
	MSC GIULIA	MC413A	LA SPEZIA	3 aprile 2024
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST (CALIFORNIA EXPRESS)	MSC OLGA F	YA412A	LA SPEZIA	23 marzo 2024
	SONATA	YA413A	LA SPEZIA	30 marzo 2024
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	MSC CADIZ	MT411A	GENOVA	26 marzo 2024
	MSC YAMUNA VI	MT412A	GENOVA	2 aprile 2024
	MSC CADIZ	MT411A	LEGHORN	25 marzo 2024
WEST AFRICA + CANARIE - SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC YAMUNA VI	MT412A	LEGHORN	1 aprile 2024
	MSC SINES R	CI413A	LEGHORN	28 marzo 2024
	MSC NURIA	CI414A	LEGHORN	9 aprile 2024
	MSC SINES R	CI413A	GENOVA	28 marzo 2024
	MSC NURIA	CI414A	GENOVA	4 aprile 2024
	MSC DESIREE	NL411R	LA SPEZIA	23 marzo 2024
CANADA	MSC FAIRFIELD	NL412R	LA SPEZIA	30 marzo 2024
	MSC PORTO III	YM413A	LA SPEZIA	25 marzo 2024
	MSC NAHARA	YM414A	LA SPEZIA	1 aprile 2024
NORD EUROPA	MSC ROSE	FD413E	LA SPEZIA	27 marzo 2024
	MSC TARANTO	FD414E	LA SPEZIA	3 aprile 2024
MAROCCO, NORD AFRICA	MSC SOLA	FD315E	LA SPEZIA	12 aprile 2023
	MSC PERLE	FD316E	LA SPEZIA	19 aprile 2023
FAR EAST	MSC SOLA	FD315E	GENOVA	14 aprile 2023
	MSC PERLE	FD316E	GENOVA	21 aprile 2023

que cabine per 12 ospiti e cinque cabine destinate a un equipaggio composto da sette persone oltre al comandante.

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



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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

