

CONVOCATA DAL CNEL E SUBITO RINVIATA

SUI TERMINI DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE DELL'ADSP-MTS

Assemblea UNIPORT sulla rete porti TDT Livorno, si torna al partenariato

Dovevano partecipare i principali protagonisti della attesa riforma e i dirigenti dei settori logistici operativi, agenti marittimi ed armamento

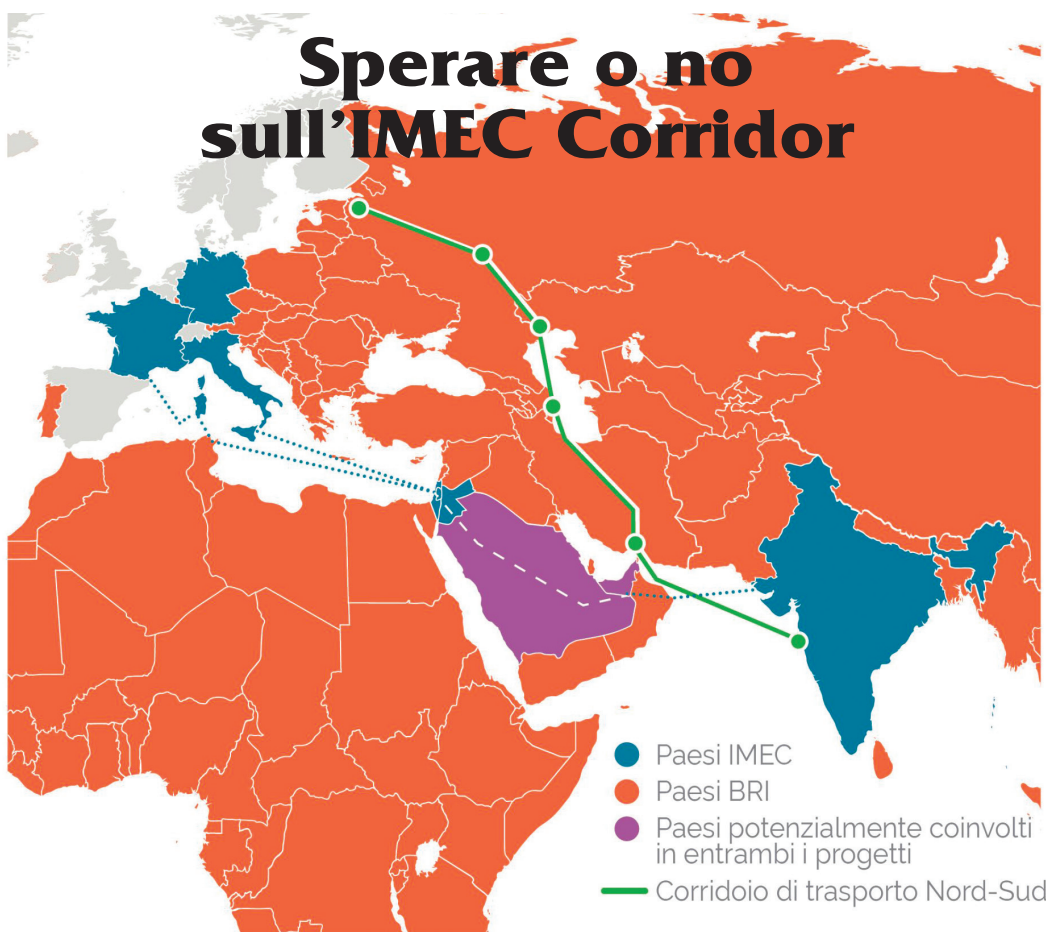
Il presidente Guerrieri conferma la volontà di chiarire in via definitiva sulle preoccupazioni del cluster portuale, sulla base anche del pronunciamento dell'AGCM

ROMA - L'assemblea pubblica UNIPORT, sulle tematiche più urgenti dello shipping e della portualità. Era stata convocata a Roma per il 27 novembre ma è stata improvvisamente rinviata, due giorni fa, a data da destinarsi. Motivo? Si ritiene che ci siano state consultazioni con il governo in relazione al tema "principe" del momento, la riforma.

Ad oggi il programma rimane quello annunciato. Focus dell'evento sarà il tema: "Porti italiani, una rete di imprese al servizio del Paese e dell'Europa". Oltre al saluto di benvenuto del Presidente del CNEL Renato Brunetta e alla relazione del presidente UNIPORT Pasquale Legora de Feo sono previsti gli interventi di: Nicola Carbone - comandante generale Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera; Pierpaolo Ribuffo - coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per le Politiche del Mare; Paolo Pessina - presidente Federagenti; Ignazio Messina - a.d. di Ignazio Messina & C. S.p.A., vice presidente UNIPORT; Vincenzo Franza - a.d. di Caronte & Tourist S.p.A.

Sono annunciati anche gli interventi istituzionali di Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in attesa di conferma definitiva, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Uno dei temi più

(segue a pagina 6)



Fonte: elaborazione ISPI, Green Finance & Development Center, On the MoS Way

ISPI

ROMA - Nei prossimi 20 anni l'Africa sarà il continente che gli analisti descrivono con più alta crescita dal punto di vista economico, auspica un potenziamento dei collegamenti per l'Italia che può diventare il gateway d'accesso più importante, attuando una politica "infra-mediterranea". L'ha detto, come noto, il viceministro Rixi di recente a La Spezia. E che la sponda sud del Mediterraneo cresca a ritmi serrati lo dicono i dati: negli ultimi dieci anni sono stati effettuati 12,7 miliardi di investimenti nella realizzazione di infrastrutture. I

(segue a pagina 6)

Anniversari e la sfera di cristallo

LIVORNO - Il 19 novembre, appena trascorso, segna il primo anniversario della crisi nel Mar Rosso (A.F.)

(segue a pagina 6)

DAL CENTRO STUDI DELLA FEDESPEDI

Terminals Teu, analisi 2023

MILANO - Il Centro Studi Fedespediti ha appena diffuso l'8° edizione della sua analisi economico finanziaria sui terminal container, le strutture in cui vengono gestiti e movimentati i container marittimi. L'indagine prende in esame le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani, settore che ha un ruolo sempre più cruciale nel sistema portuale italiano e internazionale, oggetto di grande

(segue in ultima pagina)

Armatori alla sfida sulla carta?

LIVORNO - Può sembrare un controsenso, in tempi nei quali tutti o quasi spingono per cancellare i giornali su carta, smaterializzandoli sul web. Eppure: non solo la carta stampata sembra resistere, ma ci sono segnali di una nuova stagione. Nella quale, tra l'altro, i grandi gruppi armatoriali sembrano interessarsi oltre che dei container e dei ro/ro anche delle pagine scritte, quelle secondo l'antico detto romano "scripta manent".

Capisco che potrei essere accusato, sempre per dirla in latinorum, di "Cicero pro domo sua": la nostra vetusta Gazzetta è tra le poche ormai rimaste anche sulla carta stampata, e finché ce lo lasciano fare, ne siamo orgogliosi. Ma queste sono considerazioni personali, avulse dal tema. Il quale, come dice il nostro titolo, riguarda l'interesse (A.F.)

(segue a pagina 6)



Luciano Guerrieri

LIVORNO - "Finché nel Terminal Darsena Toscana saranno consolidati e possibilmente aumentati i traffici contenitori, non vedo come il cluster portuale debba preoccuparsi della concessione ai nuovi titolari, il Gruppo Grimaldi". Appare sereno il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, pur sotto pressione da parte della quasi totalità del cluster portuale livornese, che ha messo nero su bianco i propri timori di veder trascurare dai

(A.F.)

(segue a pagina 6)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 8)

CIS
Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

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

Uffici nei porti principali

DALLA RELAZIONE S&P GLOBAL ALLA CONFERENZA ECG

Auto, "il cavallo non beve"



Nella foto: Un momento della conferenza.

BRUXELLES - Alla recente conferenza di ECG ad Amburgo, Mark Fulthorpe, direttore esecutivo di S&P Global, ha fornito indicazioni fondamentali sul settore dell'automotive, prevedendo una stagnazione dei volumi dopo un periodo di volatilità segnato dalla crisi della catena

(segue a pagina 6)

M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

memlogisticatrasporti@gmail.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO											
PER	NAVE		VOY DA								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3										
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4										
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	5										
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	6										
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne).	7										
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne)	8										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.	9										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.	10										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.	11										
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio,Valparaiso,Coronel,Arica,Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao,Paíta. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura,Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello,La Guayra. COSTARICA - Moin,Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios,Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal,Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - ACAJUTLA. NICARAGUA - Corinto.	12										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.	13										

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



GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 14 bis.

11

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

12

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

12 BIS

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.

13

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it

GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.

13 BIS

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.

14

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

MAROCCO - Casablanca.

15

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..

16

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.

17

NAVE

VOY DA

CIVIT. SP GIT NA PA VE RA AN TS

MSC ANZU MC449A 6-12 11-12 2-12 Vedi Vedi Vedi Vedi

MSC ALANYA MC450A 13-12 18-12 9-12 Serv. Serv. Serv. Serv.

CAPE TAINARO MC451A MSC AMALFI MC451A 25-12 MSC AMALFI MC451A 18 18 18 18

Via Valencia 20/12 Via Valencia 16/12

SP GT NA AN CIVIT. VE RA TS

APL COLUMBUS ONNJVE 28-11 Vedi Vedi Vedi Vedi

APL VANCOUVER ONNK1E 5-12 Serv. Serv. 4 Serv. Serv.

MSC ABDJAN MA448A 12-12 18 (Via SP) 18 18 18

SP GT GE NA AN CIVIT. VE RA TS

GSL MYNY MF450W 16-12 11-12 13-12

MSC BEIJING MF451W 23-12 18-12 20-12

MSC SUSANNA MF452W 30-12 25-12 27-12

SP NA GT GE VE RA AN TS

MSC MIA FJ449E Vedi 12-12 Vedi Vedi Vedi Vedi

MSC MINA FJ450E Serv. 19-12 Serv. Serv. Serv. Serv.

MSC AMELIA FJ451E 16 25-12 14bis 18 18 18 18

LI SP NA GT GE VE RA AN TS

MSC DARIA FD450E 14-12 Vedi 18-11 Vedi Vedi Vedi Vedi

MSC NATASHA XIII FD451E 18-12 Serv. 25-12 Serv. Serv. Serv. Serv.

MSC SIMONA FD452E 25-12 16 23-12 18 18 18 18

LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO

MSC OLGA F YA448A 30-11 Vedi Vedi Vedi

MSC AMIHAN F YA449A 7-12 Serv. Serv. Serv.

MSC OLGA F YA450A 14-12 2 4 18

LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO

MSC TAMARA YM449A 2-12 Vedi Vedi Vedi

MSC DORINE YM450A 9-12 Serv. Serv. Serv.

MSC TAMARA YM451A 16-12 1 4 18

LI SP GE GIT NA VE RA AN TS

Vedi Vedi Vedi

Serv. Serv. Serv.

12 7 e 8 12bis

LI GIT GE NA VE RA AN TS

MSC ATHOS MM448A 29-11 1-12 Vedi

MSC ALBANY MM449A 6-12 8-12 Serv.

MSC SARA ELENA MM450A 13-12 15-12 4

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA									
			BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:	
	MSC EDITH II	AE447A		26-11	25-11			24-11			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC ADRIANA II	AE448A		3-12	2-12			1-12				
	MSC EDITH II	AE449A		10-12	9-12			8-12				
	MSC MASHA 3	AC448A					30-11	26-11	1-12	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC BEYKOZ	AC449A					7-12	3-12	8-12			
	MSC RHIANNON	AC450A					14-12	10-12	15-12			
	MSC HANNAH	AB448A		29-11	25-11	1-12		27-11	4-12	PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC GIANNA III	AB449A		6-12	2-12	8-12		4-12	11-12			
	MSC HARMONY III	AB450A		13-12	9-12	15-12		11-12	18-12			
	MOLIVA	AM447R	28-11						30-11	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
MOLIVA	AM448R	5-12						7-12				
SPEED	449E						28-11		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
MAERSK CAMPBELL	450E						5-12					
MED TRABZON	AS449A		5-12	7-12			4-12		ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
MED SAMSUN	AS450A		12-12	14-12			11-12					
MED TRABZON	AS451A		19-12	21-12			18-12					
MSC MEDISON II	AA447A		25-11	27-11			24-11		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
LUEBECK	AA448A		2-12	4-12			1-12					
MSC MANASVI II	AA449A		9-12	11-12			8-12					

PER IL SITO VIETNAMITA DEL GRUPPO FINCANTIERI

Cinque “Walk-to-work” ordinate a VARD



TRIESTE – La VARD, controllata norvegese del Gruppo Fincantieri fra le prime società al mondo nella realizzazione di navi speciali, ha firmato un contratto per la progettazione e costruzione di cinque navi “Walk-to-work” con un cliente internazionale. Il valore dell’ordine è significativo, ben oltre i 200 milioni di euro.

Le unità forniranno servizi di approvvigionamento, manutenzione e operatività per le piattaforme offshore nel settore oil & gas. Saranno costruite secondo il design VARD 3 32, sviluppato in stretta collaborazione con il cliente. Questo design è basato sul portafoglio all’avanguardia di VARD per le unità SOV (Service Operation Vessel), note per l’efficienza in termini di consumo, flessibilità operativa e

comfort a bordo.

Tutte le unità saranno costruite, allestite, collaudate e consegnate dal cantiere di Vard a Vung Tau, in Vietnam. Le prime quattro navi verranno consegnate nella seconda metà del 2027, mentre l’ultima è prevista per il primo trimestre del 2028.

Ogni nave avrà una lunghezza di circa 88 metri e una larghezza di circa 19,8 metri. Saranno dotate di un sistema di propulsione ibrido diesel-elettrico con batterie, di un sistema di passerella e di una gru compensata rispetto al movimento marino in 3D. Progettate per ospitare fino a 190 persone a bordo, queste unità offriranno elevati standard di comfort e condizioni di lavoro eccellenti per l’equipaggio e i tecnici a bordo.

Le navi saranno altamente versatili e ideali per operazioni di supporto offshore, grazie a un design che privilegia la logistica a bordo, l’ampia capacità di stoccaggio e l’elevata operatività. Il sistema di propulsione completamente elettrico garantisce la compatibilità futura con fonti energetiche disponibili.

Pierroberto Folgiero, ad di Fincantieri, ha dichiarato: “Siamo molto lieti di rafforzare ulteriormente il nostro ruolo di partner di riferimento e leader nel settore delle navi specializzate, un comparto perfettamente in linea con il nostro Piano Industriale orientato a una crescita sostenibile. La sicurezza dell’equipaggio e l’efficienza operativa restano le nostre massime priorità. Queste nuove unità integreranno le tecnologie più avanzate

e soluzioni su misura per garantire prestazioni ottimizzate e consumi ridotti. È un ulteriore passo nel nostro percorso verso l’eccellenza e la sostenibilità, con un portafoglio ordini in continua espansione”.



DAI PROPELLER CLUB ITALIA

Masucci, presidente bis



Umberto Masucci

ROMA – Nel corso dell’ultima, recente assemblea dei Propeller Clubs, svoltasi venerdì a La Spezia, Umberto Masucci è stato rieletto presidente del The International Propeller Clubs Italia per il triennio 2024/2027.

“Il prossimo mandato - ha detto tra l’altro Masucci - continuerà all’insegna delle tante attività nazionali ed internazionali e sarà particolarmente dedicato alle idee delle nuove generazioni.”

Il primo appuntamento del Propeller è previsto per giovedì 5 Dicembre a Roma con l’incontro dei Clubs con gli stakeholders nazionali.

Per il 2025 sono già previsti, oltre ai consueti impegni, due importanti convegni nazionali: la terza edizione di Shipping, Transport & Intermodal a cura del Propeller di Genova e di Telenord a Rapallo il 31 Gennaio e 1 febbraio ;e la nona edizione di Shipping & Logistic Meets Industry del Propeller a Milano il 3 e 4 Marzo.

Allo studio anche due importanti Missioni internazionali: in Albania, in occasione del rientro di nave Amerigo Vespucci dal giro del mondo in aprile, e in Francia con un meeting in autunno.

“Siamo orgogliosi dei 26 Clubs sparsi sul territorio nazionale - ha concluso Masucci - dei 1.400 soci rappresentanti il mondo dello shipping, della portualità e della logistica. Un gran risultato se si pensa che all’inizio, circa 40 anni fa, i Clubs erano soltanto 8.” Il Propeller, conclude Umberto Masucci, continua ad essere luogo di

discussione e di idee al servizio del Cluster marittimo, portuale e logistico italiano.

Nell’occasione dell’assemblea Maria Gloria Giani, presidente del Propeller Club Port of Leghorn, è stata confermata nel comitato di presidenza nazionale con delega sul Mar Tirreno Occidentale. “Non posso che essere orgogliosa di questa conferma – commenta la stessa Maria Gloria Giani – che considero, non solo un riconoscimento personale ma un premio al lavoro portato avanti in questi anni da tutto il Propeller Club labronico che si è impegnato per tornare ad essere protagonista a livello nazionale con svariate iniziative tese a mettere al centro la portualità livornese e dell’Alto Tirreno in generale. Parliamo infatti di un sistema portuale fra i più importanti in Italia e nel Mediterraneo, che non può essere assente dal dibattito pubblico italiano e non può che avere alle sue spalle una comunità coesa e attenta: ecco, questi sono gli obiettivi che ci siamo posti come Propeller di Livorno e che porterò avanti anche a Roma”.

CON CIRCA 600 NAVI PROPRIE E 300 NOLEGGIATE

MSC continua a crescere sui mari



Figures are consolidated

Regional Trades weekly capacities

Trans-Atlantic

Trans-Pacific

Feast-Europe

148,164 TEU

562,733 TEU

471,073 TEU

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	6,211,578	20.1%		
2	Maersk	4,425,215	14.3%		
3	CMA CGM Group	3,817,178	12.3%		
4	COSCO Group	3,297,449	10.7%		
5	Hapag-Lloyd	2,294,586	7.4%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,951,873	6.3%		
7	Evergreen Line	1,728,293	5.6%		
8	HMM Co Ltd	881,593	2.9%		
9	Zim	768,249	2.5%		
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	697,507	2.3%		
11	Wan Hai Lines	518,311	1.7%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	369,016	1.2%		
13	Sea Lead Shipping	188,421	0.6%		
14	X-Press Feeders Group	184,158	0.6%		
15	SITC	180,337	0.6%		
16	UniFeeder	164,521	0.5%		
17	KHMC	156,071	0.5%		
18	IRISL Group	143,178	0.5%		
19	Sinokor Merchant Marine	137,908	0.4%		
20	Emirates Shipping Line	106,547	0.3%		

GINEVRA – La flotta della MSC Mediterranean Shipping Company continua a crescere, superando i 6,2 Mteu di capacità. L’azienda ora possiede 577 navi per un totale di oltre 3,2 Mteu, mentre noleggia

altre 294 navi, per una quota di mercato complessiva del 20,1%. Lo certifica Alphaliner con la serie di dati che riprendiamo.

Negli ultimi quattro mesi, il portafoglio ordini di MSC è cresciuto

del 32% nel numero di navi e del 60,3% in termini di capacità TEU. Una volta in servizio, le nuove costruzioni attualmente ordinate ampliaranno la flotta esistente di MSC di oltre il 31%.

IL 2 DICEMBRE LA MANIFESTAZIONE A NAPOLI

TIR-Lumaca per protesta



ROMA – Il prossimo lunedì 2 dicembre si svolgerà una “aggregazione di Tir” con manifestazione di Tir-Lumaca per richiamare e sensibilizzare il governo sui gravi problemi dell’autotrasporto italiano. “Problemi – sottolinea Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito – rispetto ai quali

eufemisticamente si può affermare che il governo e in primis il ministro dei Trasporti, non hanno dedicato sufficiente attenzione”.

La decisione di attuare forme di protesta “tangibili” è stata assunta dall’assemblea di Trasportounito che si è tenuta a Casoria, Napoli, per contestare al governo la mancata

soluzione dei gravi problemi che affliggono l’autotrasporto italiano.

“Nessun intervento concreto è stato deciso - sostiene Trasportounito - per cambiare le regole per l’autotrasporto nonostante la loro inefficacia sia ormai ampiamente provata e verificata; idem per il problema dei conducenti la cui soluzione richiede un intervento strutturale indispensabile per sopperire alla grave carenza non certo risolvibile con il ridicolo intervento annuale di 5 milioni di euro da spendere come incentivi per nuovi conducenti; infine anche la sicurezza stradale è rimasta un convitato di pietra nell’azione del Ministro dei Trasporti nonostante siano in costante peggioramento le condizioni e quindi l’utilizzo delle infrastrutture”.

“Ed è significativo – conclude il presidente di Trasportounito Napoli, Franco Annunziata – che la protesta prenda le mosse da una delle aree del Paese dove è più forte la concentrazione di medie e piccole imprese di autotrasporto e dove la crisi del settore sta impattando in modo letale”.



Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

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

Per informazioni e noli rivolgersi

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

CON IMPRONTE ECOLOGICHE SEMPRE PIÙ SOSTANZIOSE

Cresce l'inquinamento da web



TRIESTE – Chi l'ha detto che il web è sostanzialmente green? In un mondo sempre più connesso, ogni click lascia un segno, e quel segno non è solo digitale. La navigazione online, lo streaming e perfino le email contribuiscono, silenziosamente, alle emissioni di CO2. Secondo le stime, entro il 2040 l'impronta ecologica del settore digitale è destinata a crescere del 775%, arrivando a rappresentare il 14% delle emissioni globali al punto che, se fosse una nazione, si posizionerebbe tra i maggiori inquinatori del pianeta.

«È uno scenario che esige nuove risposte, e il web design sostenibile rappresenta una delle strade percorribili per ridurre il nostro impatto ambientale», dice Andrea Pizzato, ceo di Spider 4 Web, l'agenzia digitale friulana da sempre attenta alle innovazioni responsabili che ha scelto di farsi portavoce di questa sfida per un web più verde. «La sostenibilità non può essere solo una scelta etica, ma deve diventare una pratica concreta, fin

dalla progettazione dei siti web. Il nostro obiettivo è creare soluzioni digitali non solo belle ed efficaci, ma anche sostenibili: siti web che rispettino il pianeta, riducendo al minimo l'energia necessaria per essere fruiti, grazie a tecniche mirate e innovazioni che abbracciano i principi del green web design».

Da tempo Spider 4 Web ha intrapreso una vera e propria rivoluzione nel suo approccio ai progetti digitali, mettendo al centro il web design sostenibile. Ogni elemento della progettazione è studiato per diminuire l'impronta ecologica: la riduzione del peso delle pagine e l'ottimizzazione delle immagini e dei media rappresentano un primo passo. «Ma c'è di più - spiega Pizzato -. L'intervento su codice e struttura dei contenuti, l'adozione di server alimentati da energie rinnovabili e il miglioramento dell'user experience sono interventi concreti che consentono non solo di ridurre l'impatto ambientale, ma anche di migliorare le performance del sito web. Abbiamo testato

questi interventi anche in progetti complessi e, ottimizzando immagini e codice, abbiamo ridotto il peso della homepage del 50% e le emissioni di CO2 di oltre 1 g per visualizzazione. Con migliaia di accessi mensili, questo significa un impatto reale».

Per la verifica dei risultati, esistono oggi tool come EcoGrader, che misurano e analizzano le emissioni di un sito web, confermando l'efficacia di questi interventi «in cui ogni dettaglio conta - riprende Pizzato -: dalle immagini compresse e caricate solo quando necessario, all'eliminazione di risorse non indispensabili, fino all'adozione di green hosting che sostenga le energie rinnovabili. Così solo possiamo contribuire a un futuro digitale che sia innovativo e rispettoso dell'ambiente».

Il vantaggio di un sito web sostenibile non si ferma al rispetto per l'ambiente: porta a una migliore user experience che aumenta la soddisfazione dell'utente, alla riduzione dei costi di hosting grazie a un minore consumo di risorse e a una maggiore visibilità online. I motori di ricerca, infatti, premiano i siti ottimizzati per la velocità e l'efficienza, e i consumatori di oggi, sempre più attenti ai temi ambientali, cercano marchi che condividano i loro valori.

«Il nostro impegno va oltre il singolo progetto: sensibilizziamo il nostro team e i nostri clienti su come, con semplici accorgimenti, si possa costruire un web a minor impatto. Ogni linea di codice e ogni decisione di design rappresentano un tassello importante verso un ecosistema digitale sostenibile», sottolinea Pizzato.

SULLE TEMATICHE DEL GREEN DEALS E TRANSIZIONE ENERGETICA

Circle nel progetto DEUS



MILANO – Circle S.p.A., PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan a capo dell'omonimo gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica – annuncia la propria partecipazione nel progetto DEUS di ricerca e sviluppo con un contributo a fondo perduto da parte di F.I.L.S.E., soggetto tecnico che supporta e assiste la Regione Liguria e gli altri enti territoriali liguri nella progettazione, definizione e attuazione delle politiche e degli interventi a sostegno del sistema economico ligure.

Il progetto, che ha ottenuto un

partecipazione nel progetto DEUS di ricerca e sviluppo con un contributo a fondo perduto da parte di F.I.L.S.E., soggetto tecnico che supporta e assiste la Regione Liguria e gli altri enti territoriali liguri nella progettazione, definizione e attuazione delle politiche e degli interventi a sostegno del sistema economico ligure.

Il progetto, che ha ottenuto un

contribuito a fondo perduto di oltre 566.000 euro, vede la partecipazione di un consorzio di eccellenza composto, oltre che da Circle, da Laghezza S.p.A: Università degli Studi di Genova; NSI S.r.l IDATA Group S.r.l.

L'iniziativa mira a sviluppare soluzioni innovative per ottimizzare i processi logistici portuali, con particolare focus sull'automazione, la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale. Circle metterà a disposizione le proprie competenze in tema di dati, progetti e soluzioni software nel settore portuale.

Partecipando come uno dei principali partner strategici, Circle riceverà circa 140.000 euro per il proprio apporto al progetto, sia per la ricerca industriale che per lo sviluppo sperimentale. L'iniziativa è stata approvata nell'ambito di un programma di agevolazioni concesso dalla Regione Liguria, il cui contributo mira a sostenere investimenti ammissibili che spaziano dalla realizzazione di prototipi e dimostratori tecnologici all'acquisizione di strumentazione avanzata.

PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE NEL SETTORE LOGISTICA

Medaglia d'oro a CEVA



MILANO – In un contesto globale di crescente attenzione alla sostenibilità e alla responsabilità sociale, anche il settore logistico si evolve abbracciando pratiche sempre più etiche e innovative. In questo scenario, CEVA Logistics ha ottenuto la medaglia d'oro EcoVadis, massimo riconoscimento conferito dal principale

sempre più etiche e innovative. In questo scenario, CEVA Logistics ha ottenuto la medaglia d'oro EcoVadis, massimo riconoscimento conferito dal principale

fornitore mondiale di valutazioni di sostenibilità business-to-business.

Questo prestigioso traguardo scrive CEVA - posiziona l'azienda tra il 5% delle aziende più virtuose valutate da EcoVadis, nello specifico, nell'1% dei leader del settore logistico.

Con un punteggio complessivo di 76/100, migliorato di 12 punti rispetto al 2023, CEVA dimostra progressi significativi nelle proprie iniziative di CSR. Nello specifico, la valutazione EcoVadis si basa sulle performance aziendali in quattro aree chiave della sostenibilità Ambiente, Lavoro e diritti umani, Etica e Approvvigionamento sostenibile.

CEVA si è distinta particolarmente nella categoria Ambiente, dove ha raggiunto un punteggio di 90/100, un risultato di eccellenza.

EcoVadis analizza ogni anno le performance di sostenibilità di oltre 130.000 aziende a livello globale, valutandone politiche, azioni e risultati, oltre a considerare i contributi di esperti indipendenti e stakeholder esterni. Il suo obiettivo è fornire analisi affidabili e riconosciute.

Aiutando le imprese a mitigare i rischi, migliorare continuamente e accelerare il loro impatto positivo sul pianeta.

CON IL RESTYLING OPERATO DA ENEL A CECINA

Rete elettrica più sostenibile



CUCINA—Dopo una prima parte di lavori, avviata nei mesi scorsi, mercoledì scorso Eni-Distribuzione, la società del Gruppo Enel che gestisce la rete elettrica di media e bassa tensione, ha concluso le operazioni per il restyling della rete elettrica nell'area di vicolo Bargilla. La Cucina con particolare riferimento alla realizzazione di nuova cabina, è ben inserita nel contesto urbano, e all'automatizzazione delle linee

lettriche interrate ad essa collegate nell'ambito di un intervento edilizio che vede la costruzione di nuovi edifici e fondi commerciali.

I lavori - riferisce Enel - che vedono l'azienda elettrica effettuare un investimento significativo, hanno ultimato i collegamenti della nuova cabina e delle linee interrate per l'attivazione di nuove direttrici elettriche nel contesto di un sistema 'magliato'.

interconnesso: cosicché, in caso di disservizio a una linea, sarà possibile isolare il tratto di rete danneggiato per erogare elettricità dalle dorsali di riserva, cosiddette controalimentanti. Tutte le apparecchiature all'interno della cabina sono di ultima generazione, telegestite e progettate secondo i migliori standard tecnologici e specialmente ambientali. Durante le attività un'attenzione particolare viene posta alla sostenibilità, all'innovazione e al decoro urbano. Il nuovo impianto sostituirà il vecchio adiacente che a inizio 2025 sarà abbattuto, nel contesto dei lavori di cantiere in corso.

BLOCCATI NEL PORTO DI LIVORNO DA DOGANA E CARABINIERI

Pneumatici fuorilegge verso il Senegal



LIVORNO - I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) di Livorno e i militari del Comando Carabinieri per la Tutela Ambientale e la Transizione Ecologica - Nucleo Operativo Ecologico di Grosseto, coadiuvati da personale della Compagnia Carabinieri e coordinati dalla Procura della Repubblica di Livorno, a seguito di una approfondita analisi sia documentale che visiva di una spedizione diretta in Senegal, hanno sottoposto a sequestro un carico di circa 24 tonnellate dichiarato come "pneumatici rigenerati o usati".

Il carico, in realtà, è risultato costituito da 2.142 pneumatici fuori uso, considerati rifiuti speciali non pericolosi e classificati con CER 16.01.03, in quanto stoccati senza rispettare le direttive imposte dalla

normativa UNI. In particolare, gli pneumatici risultavano forzati uno dentro l'altro, ovvero piegati con fil di ferro in maniera tale da provocarne un'alterazione alla struttura dello pneumatico tale da comprometterne il riutilizzo in quanto ritenuti pericolosi per la sicurezza.

L'esportatore, denunciato all'Autorità Giudiziaria per il reato di gestione e traffico illecito di rifiuti, in violazione degli artt. 256 co. 2 e 259 co. 1 del D.lgs. 152/2006 (Testo Unico Ambientale), nonché per il reato di falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico, previsto dall'art. 483 C.P., è risultato essere un cittadino di nazionalità italiana titolare di partita Iva nell'ambito del recupero per il riciclaggio di materiale plastico.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Auto, “il cavallo non beve”

di approvvigionamento, dal COVID-19 e dalla guerra in Ucraina. Dal 2020 i volumi di vendita delle auto sono rimasti stabili, con 2,5 milioni di auto nuove vendute in meno. Sono le conseguenze, dicono altri esperti, del periodo di incertezza economica che sta caratterizzando in particolare l'Europa, con la contrazione dei consumi e con il forte aumento del costo delle singole auto, nonché delle problematiche (dazio sbarramenti) che attanagliano anche l'arrivo delle vetture cinesi.

Tornando alle analisi di S&P Global, si prevede un aumento di appena l'1% per il 2025 e che i volumi si stabilizzeranno a un livello basso fino al 2030. Allo stesso tempo, si devono affrontare rischi geopolitici, una maggiore concorrenza globale e cicli brevi. La sfida del settore è evitare che queste incertezze scagginano dall'avviare collaborazioni a lungo termine. Mark Fulthorpe ha inoltre sottolineato lo squilibrio tra domanda e offerta.

Mark Fulthorpe, S&P Global: “Il breve periodo si è rivelato piuttosto doloroso per i produttori di veicoli. Abbiamo attraversato un periodo di crisi in cui la domanda era spesso maggiore rispetto all'offerta. Allo stesso tempo, abbiamo assistito a un'interruzione della produzione, con la creazione di uno squilibrio. Per un paio d'anni la domanda è stata di gran lunga superiore all'offerta e, negli ultimi 18-24 mesi, la produzione ha cercato di recuperare, grazie ad alcuni fattori che hanno incrementato i livelli di produzione. Il primo è stato la ricostruzione delle scorte di magazzino e il secondo è stato il soddisfacimento della domanda sviluppatasi durante il COVID”.

Le previsioni richiedono adeguamenti della capacità e un processo di trasformazione continua per l'intero settore, comprese le aziende del settore della logistica dei veicoli finiti e i produttori di automobili. ECG fornisce una piattaforma per la collaborazione, la standardizzazione e lo sviluppo di metodologie, incoraggiando il settore a partecipare attivamente ai gruppi di lavoro disponibili sulla piattaforma dell'associazione per affrontare le sfide del mercato.

ECG fornisce inoltre diverse iniziative e strumenti per facilitare l'efficienza e la sostenibilità, tra cui una metodologia di calcolo delle emissioni su misura e un nuovo gruppo di lavoro con un focus sul settore ferroviario per identificare le opportunità di aumento dell'efficienza, per garantire una capacità resiliente e favorire la decarbonizzazione.

Durante la Conferenza, Frank Schnelle è subentrato a Mike Sturgeon come direttore esecutivo di ECG. Frank Schnelle continuerà a guidare il difficile lavoro di decarbonizzazione e la prossima fase di riduzione delle emissioni.

Wolfgang Göbel, presidente di ECG: “Da quanto ho potuto osservare, il nostro settore è più consequenziale e più rigoroso nel seguire la trasformazione rispetto al lato acquisti del mercato. Le previsioni dei volumi escludono la crescita, quindi il settore deve adattarsi per essere più efficiente. Dobbiamo pensare ad evitare i cicli brevi e volatili del mercato, collaborando e mantenendo il passo durante la transizione.”

Frank Schnelle, direttore esecutivo di ECG: “L'associazione ha dimostrato eccellenti esempi di stretta collaborazione tra le varie aree del settore, ma c'è ancora spazio per la crescita. ECG fornisce un'eccellente piattaforma per sviluppare in modo collaborativo soluzioni a lungo termine che rendono il nostro settore più efficace e, soprattutto, più resiliente.”

Assemblea UNIPORT

attesi è la disamina dei lavori per arrivare alla riforma nazionale della riforma portuale, da tempo annunciata e sulla quale continua un acceso dibattito in tutte le sedi, comprese le AdSP, per le quali - si legga anche l'intervento di Rixi riportato su questo stesso giorno -

le - si prospettano varie ipotesi di modifica, accorpamento e anche eventuale di semi-privatizzazione secondo il modello spagnolo

Sperare o no sull'IMEC

progetti e le realizzazioni più note sono il complesso di Tanger Med in Marocco e quelli di Damietta e Port Said in Egitto, ma negli stessi paesi, così come in Algeria e Tunisia, il settore si sviluppa velocemente.

Questa espansione - è il nocciolo della realtà in atto - viene sorretta da gigantesche aree economiche speciali, che, per gli standard europei, ospitano realtà produttive di livello mondiale, capaci di generare e attirare traffico. Inoltre, a seguito della crisi del Mar Rosso, i porti nordafricani stanno sfruttando al meglio la modifica delle rotte dei container per rafforzare la loro posizione nel settore del transhipment, dove sono già forti protagonisti. Una realtà illustrata da Alessandro Panaro di SRM. Il sistema La Spezia-Marina di Carrara si considera all'avanguardia grazie all'azione dell'AdSP e al contributo degli operatori privati Contship, Dario Perioli, FHP, Grendi, Laghezza, LCA e Tarros, che si sono confrontati nell'occasione dell'incontro con Rixi in una dinamica tavola rotonda.

Alla base del recente dibattito è il Progetto IMEC, l'India-Middle East-Europe Corridor: un enorme progetto infrastrutturale lanciato a settembre del 2023 a margine del G20 di New Delhi che dovrebbe collegare il subcontinente indiano all'Europa, passando per il Medio Oriente ed Israele. L'impresa intendeva anche consacrare una possibile normalizzazione dei rapporti diplomatici tra Paesi del Golfo, Arabia Saudita e Tel Aviv inserendosi nel più ampio contesto degli Accordi di Abramo, una svolta decisiva per stabilizzare la regione medio orientale e suggerire un nuovo capitolo nei rapporti israelo-sauditi. Riyadh sembrava infatti ormai avviata ad entrare nel negoziato di Abramo, incoraggiata dal supporto al programma nucleare che gli avrebbero assicurato gli Stati Uniti. Poi è subentrata la “non guerra” di sterminio che sta insanguinando il Medio Oriente, ma il progetto non è cancellato.

L'IMEC Corridor, fortemente voluto dall'amministrazione americana ora uscente (che accadrà con il cambio di inquilino alla Casa Bianca non ci ha dato saperlo) è nato col sogno di contrastare l'espansionismo infrastrutturale cinese nella regione e diventare un sostituto al grande progetto della Belt and Road Initiative. Ricalcando un po' quella rotta che nella storia percorrevano gli inglesi dalla Siria storica (l'odierno Libano, al tempo parte dell'Impero Ottomano) passando per il Medio Oriente fino all'India, il gioiello di sua maestà britannica, l'Arabia Saudita si era già detta pronta ad investire 20 miliardi di dollari sull'IMEC, suddividendolo in due progetti principali: il corridoio orientale che dovrebbe collegare l'India al Golfo Arabico e quello settentrionale dai porti emiratini all'Europa, passando inevitabilmente per Israele, lo sbocco occidentale sul mediterraneo. Il piano prevede (va), ormai parlare al passato sembra dovuto, una ferrovia che fornirà una rete di transito transfrontaliero nave-rotta consentendo un traffico continuo e rapido di beni e servizi per e tra India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania, Israele ed Europa.

Il tracciato originario del corridoio IMEC sarebbe dovuto passare anche per Hormuz per poi raggiungere i porti emiratini. Dunque, un'eventuale chiusura dello stretto spezza di netto la connettività tra l'Europa e l'India. Si cercano oggi rotte alternative. Le une che possano includere l'Oman, una soluzione valida per deviare dal passaggio tracciato, le altre l'Egitto. Nonostante il Cairo veda con sospetto il progetto dell'IMEC che potrebbe sostituire in parte la tradizionale rotta attraverso Suez per cui l'Egitto guadagna proventi che pesano per il 2% del suo Pil, questo potrebbe rappresentare un percorso alternativo a quello via Giordania e Israele. In questo modo, però, si cancellerebbe la vera ragione politico-strategica

di lungo periodo dell'IMEC: un avvicinamento politico, in chiave anti-iraniana, tra i Paesi arabi sunniti (Arabia Saudita in testa) e lo Stato ebraico. Lo stato delle cose, per dirla come Dante Alighieri, è “come color che son sospesi”.

Anniversari e la sfera

e il millesimo giorno dall'inizio dell'invasione russa in Ucraina: due tragici eventi che hanno avuto un impatto significativo sul settore delle spedizioni e più in generale della logistica e delle ricadute sulla vita di tutti. La presa d'assalto del “Galaxy Leader” da parte dei militanti Houthi lo scorso anno - mi ricordano alcuni amici - ha portato a una serie di attacchi contro le spedizioni commerciali internazionali, causando gravi interruzioni nel Mar Rosso. Allo stesso tempo, l'invasione russa in Ucraina ha portato a cambiamenti nei modelli di navigazione nel Mar Nero e all'aumento della flotta “oscura” delle petroliere che aggirano i vari embarghi. Secondo Lars Jensen, ceo di Vespucci Maritime, la crescente instabilità geopolitica è evidente nei conflitti in corso e nelle crisi delle spedizioni.

Jensen prevede che nel 2025 potrebbero verificarsi nuovi punti di infamabilità con conseguenze per il settore. Alla luce di questi eventi, il Maritime ceo Forum del mese scorso ha discusso dei grandi problemi che stanno influenzando il settore marittimo, confocuss sulle sfide che il decennio attuale sta portando. I partecipanti al forum hanno riconosciuto che l'attuale scenario geopolitico e le sfide economiche stanno causando turbolenze nel settore delle spedizioni, per limitarsi a questo.

I cambiamenti in corso, incluso il rallentamento economico della Cina, le interruzioni nei principali canali commerciali e i regolamenti in evoluzione, stanno contribuendo a una maggiore volatilità nel settore. Gli esperti presenti al forum hanno sottolineato che il futuro della spedizione sarà caratterizzato da continue sfide e anche da cambiamenti sismici.

Da parte sua René Kofod-Olsen di V. Group ha previsto ulteriori cambiamenti nel settore, sottolineando che la collaborazione sarà sempre più sostituita dall'indipendenza. E Jan Rindbo di Norden, che ha esperienza nel settore delle spedizioni internazionali in Danimarca, Nord America e Asia) ha enfatizzato la necessità di adattarsi alla frammentazione del commercio mondiale e alla crescente volatilità del settore. In questo scenario generale, che tutti concordano nel ritenere “dubbe previsioni, come quelle ipotizzabili sulla sfera di cristallo” le programazioni a lungo (ma anche a breve) termine, come i progetti IMEC che abbiamo presentato sulla base dei recenti interventi enti di Rixi & C a La Spezia. A chi credere, e che cosa sperare?

Armatori alla sfida

dei gruppi armatoriali alle testate giornalistiche.

E' ormai noto al volgo e all'inclita che MSC, primo gruppo armatoriale al mondo, è diventato proprietario del glorioso quotidiano di Genova. Non chiedeteci perché: certo è che non per incrementare le notizie di cronaca nera, che ai tempi d'oro dei quotidiani si guadagnavano sommi alle edicole (oggi in fase di dismissione) a lettere cubitali. Un quotidiano storico di una grande città che vive di un grandissimo porto aiuta a far capire alla gente, appunto, l'importanza per la vita quotidiana, per il presente e per il futuro delle banchine e di chi ci lavora.

Fine del pistolotto: adesso vado sulle ipotesi. Come quella della voce che sta circolando in queste ore su un interesse di un altro grande gruppo armatoriale su un altro storico giornale di un altro storico porto. Il gossip, alimentato da un passi-pissi-bao-bao sempre più diffuso, si riferirebbe all'interesse del Gruppo Grimaldi allo storico quotidiano livornese, che sembra navigare in acque burrascose

(come del resto la quasi totalità dei quotidiani di media diffusione). Un gossip che nei aggancia anche alle indiscrezioni secondo le quali nel suddetto quotidiano sarebbero in corso dure riduzioni del corpo poligrafici e ipotesi di “smart working” per bel corpo giornalistico, insomma lavorare da casa se volete lavorare.

Sono solo chiacchiere, buttate lì per far male? Il fatto è che circolano. E se avessero una base di verità nell'interesse del Gruppo Grimaldi, potrebbero trovare una spiegazione speculare su quanto avvenuto a Genova da parte di MSC. “A pensar male (se è pensar male, n.d.r.) - diceva il divo Andreotti - sifa peccato: ma quasi sempre s'azzecca.” Aspettiamo.

TDT Livorno si torna

nuovi gestori i traffici Teu a favore dei ro/ro dei traffici automotive. Secondo l'Autorità Garante della concorrenza, che nel gennaio scorso era stata chiamata a pronunciarsi sul dilemma TDT - traffici Teu o traffici prevalentemente auto - spetta all'AdSP di controllare che il compito Teu non venga sacrificato. Nel provvedimento n.31023 l'AGCM scriveva, al termine di 5 pagine di istruttoria. “L'AdSP-MTS dispone dunque delle prerogative e dei poteri per assicurare che il Gruppo Grimaldi gestita il terminal container nell'interesse del mantenimento e dello sviluppo del traffico container nel porto di Livorno, così come naturalmente previsto nei piani di sviluppo -.

Eventuali modifiche della destinazione degli spazi dei due terminal dovranno essere concordate con l'AdSP-MTS ed assoggettate al rispetto dei suddetti obiettivi di sviluppo definiti dall'AdSP-MTS stessa”.

Ci sono dunque, sempre secondo il presidente dell'AdSP Guerrieri, tutte le garanzie che nel TDT i contenitori non vengano sacrificati, pur lasciando che il Gruppo Grimaldi trovi respiro anche per i suoi traffici principali, quelli delle auto. Difficile? Impossibile? “Torneremo a incontrarci nel tavolo del partenariato - assicura Guerrieri - per chiarire questi aspetti e asseverare la volontà di non sacrificare i traffici contenitori, garantendo nel contempo ai gestori del TDT l'utilizzo del terminal anche per i loro traffici multipurpose sacrificati in altre aree. C'è la volontà da parte nostra di continuare mare a operare nell'interesse dell'intero porto, di chi ci lavora e ci investe”.

CON LA FIRMA DELLE PARTI TRA SINDACATI E DATORI DI LAVORO

Rinnovato il contratto portuali

ROMA – Le segreterie nazionali dei sindacati Filt CGIL, Fit CISL, Uiltrasporti e le associazioni datoriali Assoport, Assiterminal, Assologistica e Fise Uniport, alla presenza della Ancip quale adduttore, a seguito dell'ipotesi di accordo dell'8/10/24 hanno confermato l'accordo per il rinnovo del contratto di lavoro per i lavoratori dei porti secondo le clausole relative in particolare alla parte economica.

Verranno riconosciuti, a regime, i seguenti elementi retributivi:

a) Aumento di 150,00 euro lordi (centocinquanta,00) mensili sul minimo conglobato del IV livello; per i livelli diversi dal IV, il Minimo Conglobato - mc - varia nella misura come da tabella A che segue;

Gli elementi di cui alla presente lettera a) sono da considerarsi “lordi” e verranno attribuiti nelle tempistiche di cui alla tabella che segue:

Tabella A (minimi conglobati / mc).

Livello	Valore mc al 10/2024	I tranche nov'24	II tranche dic '25	III Tranche dic '26	Tot aumento	Tot mc a regime 31/12/2026
VII	1460,01	37	47	57	141	1601
VI	1625,20	38	48	58	144	1769
V	1703,44	39	49	59	147	1850
IV	1804,96	40	50	60	150	1955
III	1920,84	41	51	61	153	2074
II	2076,80	42	52	62	156	2233
I	2229,03	43	53	63	159	2388
Quadro	2383,74	44	54	64	162	2546
Quadro B AdSP	2432,94	45	55	66	166	2599
Quadro A AdSP	2681,80	46	56	67	169	2851

b) Aumento dell'Elemento Distinto della Retribuzione (ED come da articolo 15 CCNL), di 50,00 euro lordi (cinquanta,00), a decorrere dal 1 novembre 2024. L'EDR va erogato per 13 mensilità, non ha alcuna incidenza su qualsiasi altro istituto contrattuale, è uguale per tutti i livelli.

Tale importo si aggiunge all'attuale importo di EDR.

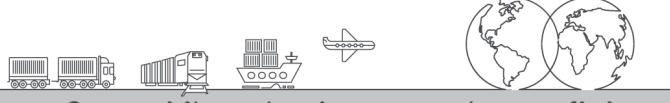
120

Anniversary

YOUR PARTNER SINCE 1899



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

PER IL COMMERCIALE E LA SPAGNA



Matteo Della ValleMatteo De Candia

GENOVA – GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, ha annunciato la nomina di Matteo Della Valle come nuovo chief Commercial Officer e di Matteo De Candia come nuovo direttore generale di GNV in Spagna. Questi nuovi incarichi rappresentano un passo importante nell'evoluzione della Compagnia - scrive GNV - impegnata a consolidare la propria posizione di leadership nel settore del trasporto marittimo passeggeri e merci nel Mediterraneo, con particolare attenzione alla crescita nei mercati internazionali.

Con il nuovo incarico, Matteo Della Valle amplia le proprie responsabilità assumendo il coordinamento delle attività sia per il comparto passeggeri che per il comparto merci. La sua comprovata esperienza nella gestione delle vendite passeggeri e la visione integrata delle attività commerciali contribuiranno a rafforzare la presenza e la competitività di GNV nei mercati chiave.

Matteo De Candia, precedentemente Freight Commercial Director, assume ora la guida di

GNV in Spagna con l'obiettivo di consolidare le attività nel mercato spagnolo, sia per i passeggeri che per il trasporto merci. La sua approfondita conoscenza del settore merci gli consentirà di valorizzare le opportunità di crescita nelle Isole Baleari, dove il comparto è particolarmente strategico e vale circa il 20% del business.

“Con soddisfazione annunciamo queste nuove nomine che vanno a valorizzare due nostre risorse interne. Matteo Della Valle, con un'esperienza consolidata nel settore delle vendite per il segmento passeggeri e ora con una visione estesa anche al comparto merci e Matteo De Candia, con la sua comprovata esperienza nel settore merci e già una profonda conoscenza del mercato spagnolo. Auguro loro il meglio in questa sfida, certo che contribuiranno a garantire una presenza ancora più efficace nei nostri mercati di riferimento e a dare ulteriore impulso allo sviluppo del business della compagnia.” Ha dichiarato Matteo Catani amministratore delegato di GNV.

IN EVIDENZA AL SALONE NAUTICO DI AMSTERDAM

I fuoribordo elettrici crescono



Nella foto: Il simulatore-dimostratore al METSTRADE.

AMSTERDAM – Per molti visitatori, il salone nautico di Amsterdam, che si è chiuso poche ore fa, è stato rivelatore dell’impegno dei costruttori di fuoribordo a investire anche nel campo della propulsione

elettrica, fino a ieri limitata alle piccole e piccolissime potenze, più che altro per brevi spostamenti e per modifiche di assetto in loco dei natanti da pesca. In evidenza in particolare le proposte di Torpedo, il costruttore europeo che per primo ha puntato sul settore, che al METSTRADE ha messo a disposizione dei visitatori anche un “simulatore” molto realistico, capace di dare tutte le indicazioni e anche le sensazioni dei prodotti. I quali prodotti ormai variano dai micro-fuoribordo da 1kw fino ai motori da 200kw, in grado - con opportuni adattamenti - anche ad essere installati su yachts sia per la propulsione che per le operazioni di ormeggio (Stern drive e simili). Da sottolineare, come è stato fatto ad Amsterdam nello stand Torpedo, che il marchio fa parte dall’inizio di quest’anno del grande gruppo Yamaha, che punta su questi propulsori elettrici per promuovere la decarbonizzazione anche in acqua.

CON PROPOSTE DI LEGGE IN SICILIA E FRIULI

Lavori sub e normativa



Nella foto: Un sub al lavoro.

ROMA – Via libera a maggioranza dalla Commissione regionale del Friuli all’articolo 5 della proposta da legge 25 che disciplina l’esercizio del lavoro subacqueo industriale, a servizio sia dei porti che della nautica e degli scafi di

ogni tipo.

La proposta si propone di adottare un corpus organico di norme che disciplinano le attività dei lavoratori subacquei in aree marittime Inshore e offshore, garantendo così la qualità dei servizi offerti.

Quella che nasce in questi giorni in Friuli e la stessa che in Italia ha regolamentato i tre percorsi formativi tramite la 0//4010 della Regione Sicilia sui tre profili dei Livelli (inshore 4 profili) e offshore (2 profili) come “Formazione Normata” dove il profilo relativo all’Operatore Tecnico Sabacqueo rientra tra la formazione non normata in tutte le regioni italiane.

Chi è in possesso del solo titolo di O7S, regolarmente iscritto presso una Capitaneria di Porto in Italia, può accedere, infatti, al Repertorio dei Commercial Dover italiani se di nostra di avere certificate un numero preciso di immersioni e attività in acqua come previsto dall’allegato 1 del Decreto Presidenziale 31/2018. È stato ribadito anche nel dibattito in Friuli che sui 130 km delle coste della regione si svolgono molte attività anche a supporto della nautica che richiedono subacquei altamente qualificati per il lavoro e che la nuova normativa dovrebbe essere in grado di coprire le carenze legislative del passato.

DAL CONVEGNO A SASSARI SUI PORTI TURISTICI

Yachting in Sardegna, lo sviluppo



Nella foto: Il porticciolo di Castelsardo.

SASSARI – Lo “yachting” non è solo portualità l’importanza di questo settore per l’Italia è data dai numeri, basti ricordare che l’industria nautica di alta gamma genera annualmente un impatto economico diretto, indiretto e indotto di 27,7 miliardi di euro, con un effetto moltiplicatore economico di 2,7 volte. Solo in Sardegna, come emerge dal progetto dell’Università di Sassari in corso, “Osservazioni e analisi regionali dello yachting e dei porti turistici della Sardegna”, ci sono oltre 3.500 aziende attive nel comparto della nautica da diporto con utili al 2023 di circa 15 milioni di euro. Da qui l’esigenza di elaborare uno studio approfondito per individuare le migliori politiche per lo sviluppo del comparto, condivise con il territorio e gli attori locali. La Sardegna potrebbe assumere un ruolo da protagonista assoluto nel mercato della grande nautica da diporto e del lusso sul mare. Ieri, venerdì, presso l’Aula Magna dell’Università di Sassari, nel Convegno “Porti turistici: asse fondamentale per il segmento dello

yachting” è stato fatto il punto sulle prospettive di crescita del comparto dello yachting e delle filiere ad esso legate nella regione Sardegna, oltre a tracciarne lo stato dell’arte. Il convegno ha voluto rappresentare la fase conclusiva del progetto “Osservazioni e analisi regionali dello yachting e dei porti turistici della Sardegna”, condotto dal Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali dell’Università degli Studi di Sassari in collaborazione con Federagenti, Capitaneria di Porto di Olbia, Capitaneria di Porto di Cagliari e finanziato da Regione Sardegna. Dopo i saluti istituzionali del Magnifico Rettore dell’Università di Sassari Gavino Mariotti, dell’assessore alla Mobilità del Comune di Sassari Massimo Rizzu, della direttrice del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali Giuliana Giuseppina Carboni e della Regione Sardegna, nella prima parte dei lavori sono intervenuti il presidente dell’Associazione Agenti Marittimi della Sardegna Giancarlo Acciario, il direttore Marittimo e comandante

del Porto di Cagliari, ca. (cp) Giovanni Stella, il direttore Marittimo e comandante del Porto di Olbia c.v. (cp) Gianluca D’Agostino, la responsabile scientifica del progetto professoressa Brunella Brundu, la professoressa Donatella Carboni, e molti altri. Nella seconda parte della giornata ci sono stati interventi, tra gli altri, del professore emerito Francesco Adamo, del marina manager e ceo Vasco De Cet, del presidente AssoYacht Michael Tirrito. “L’obiettivo del progetto - ha concluso la professoressa Brunella Brundu - è quello di contribuire alla conoscenza dello yachting in Sardegna, contestualizzandola nel bacino del Mediterraneo e in un’ottica di sviluppo del comparto. Dai dati e dalla loro analisi sono scaturite visioni complessive e complesse dello stato dei porti turistici e dello yachting a diversa scala di dettaglio geografico, la cui restituzione avverrà attraverso un report finale per la Regione Sardegna, che sarà possibile condividere con gli amministratori e gli attori locali”.

DELLA TIWAL NEL PROSSIMO SALONE DI DUSSELDORF

Ecco la barchetta a vela gonfiabile



DUSSELDORF – Non è la prima proposta di una specie di gommone a vela, dopo quelle dei decenni passati da parte di primari costruttori italiani: ma questa volta sembra un progetto destinato ad avere maturità ed anche prestazio-

ni accettabili. Si tratta del modello Tiwal “XL Inflatable Sailing”, che sarà presentato al prossimo salone Boot di Dusseldorf dal 18 gennaio. Lunga 3,80 metri e dal peso di poco più di 50 kg, divisibile per il trasporto in due sacche, la barca

gonfiabile viene accreditata per il trasporto di due adulti più eventualmente due bambini. Barchetta da iniziazione, dalla quale non ci si devono attendere prestazioni da ... coppa America: ma sufficienti per divertirsi sul gogosta, davanti alle spiagge affollate, con venti leggeri. Si garantisce che il montaggio può avvenire in circa 20 minuti senza particolari sforzi: e le due sacche possono entrare nel bagagliaio di quasi tutte le auto medie. Le vele sono due, randa e fiocco, come nelle vere barche da vento. Deriva e pala del timone sono mobili e sollevabili per arrivare d’abbrivio sulle spiagge. La carena ha una leggera V, mantenuta rigida da una speciale struttura di alluminio leggero. Insomma c’è tutto o quasi per divertirsi, al prezzo di un grosso scooter. Al Boot saranno possibile anche prove in acqua grazie al lago. Queste le caratteristiche e il prezzo del modello: Length: 3.80m; Width: 1.56m Structure: anodised aluminum Mainsail: 8.2sqm (North Sails) Jib: 1.8sqm (North Sails). 5 part-mast: carbon C90 Weight: 52kg Max load: 240kg 2 bags: 145x40x35cm chacun Capacity: 2 adultes & 2 enfants D category. Prix: EUR 9 500 incl. 20% VAT EUR 7917 excl. VAT

SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION OF RUBBER'S INDUSTRY PRODUCTS

Tecnici della distribuzione per gomma naturale e lattice

AZIENDA CERTIFICATA COMPANY CERTIFICATED UNI EN ISO 9001:2015

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

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

la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori

“Marina” nel Mediceo: ma i Fossi?



Nella foto: Un’immagine dei Fossi al Pontino.

Per anni ed anni il vero “marina” per i natanti livornesi (e non solo) sono stati anche i Fossi Medicei, sui quali si calcola siano ormeggiate oltre cinquemila barchette. Sono noti anche i vari tentativi - mai andati a concludersi, per fortuna di quelle barchette - per “ripulire” i Fossi dai natanti e renderli solo una via d’acqua intorno al centro storico. Tra i tanti progetti abortiti, ci fu anche quello di ristrutturare e valorizzare ai fini turistici e commerciali le cosiddette “cantine”, che si affacciano sull’acqua dei Fossi ed oggi sono quasi tutte a servizio dei vari circoli nautici, o dei rimessaggi e officine di supporto alle barche. È dunque comprensibile che, sfociando i Fossi nella Darsena Nuova che farà parte integrale del “marina”, ci siano preoccupazioni come quella espressa dal lettore Lorenzo Rettori con la seguente mail.

Ho letto tutte le notizie che ciclicamente escono anche sul vostro giornale relative all’inizio dei lavori per il “marina” che il gruppo Benetti con D-Marin sta per avviare nel Porto Mediceo. Tutti plaudono all’iniziativa, che indubbiamente porta investimenti e svilupperà turismo e posti di lavoro. Però nessuno sembra preoccuparsi delle nostre barche che da decenni e decenni, anche di generazione in generazione, stazionano nei Fossi Medicei. Un tempo se n’era occupato il coordinamento dei circoli, ma tutto è stato abbuiato. O almeno mi pare. Il nostro problema è quello di capire se abbiamo o no un futuro, visto che dei Fossi si parla solo a proposito delle false teste di Modi e qualche volta degli inquinamenti, veri o falsi. E se questo futuro esiste, come dovremo adattarci a raggiungere il mare attraverso la Darsena Nuova, che a quanto leggo sarà gremita di pontili galleggianti e barche medio-piccole a tariffe che certo noi non possiamo sostenere. Dovremo fare il giro di tutti i Fossi fino alla Venezia per sboccare sulla parte nord del Mediceo libera dal “marina”? Oppure?

Abbiamo “ripulito” la lettera da alcune espressioni, comprensibili per la cocente preoccupazione dei tanti che hanno la barca sui Fossi, ma poco adatte alla pubblicazione. I timori del lettore Rettori ci risultano condivisi da molti, perché ridurre l’unica uscita di tutti i Fossi allo sbocco in Darsena Vecchia e da qui sul Mediceo è indubbiamente una scomodità, per non dire un rischio, trovandosi a condividere la strettoia sotto il ponte girevole anche con i pescherecci e le motovedette di Guardia Costiera e Finanza. In teoria, per quello che ne sappiamo, l’uscita dai Fossi attraverso la Darsena Nuova non dovrebbe essere impedita, ma è certo che sarà più difficile per il riempimento “a tappo” che si ipotizza sul luogo. Abbiamo comunque la speranza che con la buona volontà reciproca e la tutela delle istituzioni i Fossi non diventino una trappola senza uscita. Di più ad oggi è difficile ipotizzare.

-- ALL'INTERNO --	
Cinque “Walk-to-work” ordinate a VARD.	a pag. 4
MSC continua a crescere sui mari.	a pag. 4
Masucci, presidente bis.	a pag. 4
TIR-Lumaca per protesta.	a pag. 4
Cresce l’inquinamento da web.	a pag. 5
Rete elettrica più sostenibile.	a pag. 5
Circle nel progetto DEUS.	a pag. 5
Medaglia d’oro a CEVA.	a pag. 5
Pneumatici fuorilegge verso il Senegal.	a pag. 5
Due nuovi Vip in GNV.	a pag. 6
Rinnovato il contratto portuali.	a pag. 6
I fuoribordo elettrici crescono.	a pag. 7
Lavori sub e normativa.	a pag. 7
Yachting in Sardegna, lo sviluppo.	a pag. 7
Ecco la barchetta a vela gonfiabile.	a pag. 7
“Marina” nel Mediceo: ma i Fossi?	a pag. 8
LIBRI RICEVUTI – “I greci, i romani e... il mare” di Donatella Puliga; “Manuale di legislazione scolastica” di Loredana Giani.	a pag. 10



**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

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

**SECONDO**



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Bottegghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com



Vintage 2023: the “wine cellar” is ready



Il vostro partner logistico di fiducia.
Sempre più globale...

www.ggori.com



Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.

www.lorenziniterminal.it





LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“I greci, i romani e... il mare” Di Donatella Puliga Edizioni Carocci



mare hanno una certa tendenza a lasciarsi corrompere e a modificare i propri costumi per la mescolanza con nuove lingue e nuove culture, in modo che nelle istituzioni non resta niente di incontaminato”. Il mare dunque, come vettore di contaminazione, invece che di nuove conoscenze e di visioni allargate. Ancora: dall’orazione del condottiero britanno Calgaco di fronte all’invasione romana di Cesare con la grande flotta costruita in Gallia: “il mare che ci ha sempre difeso, adesso ci porta questi predoni: e secondo il racconto di Tacito: “Là dove fanno il deserto, poi la chiamano pace”. A dimostrazione che cambiano i tempi, ma non gli uomini e le loro guerre. E ancora (Lucrezio, “La natura”) sul mare e le paure dell’uomo, profondamente terrestre. “È dolce, mentre i venti, sul mare infinito, sconvolgono la distesa delle acque, contemplare dalla terraferma la grande fatica di altri su una nave; non perché il tormento di qualcuno sia fonte di profondo piacere, ma perché è piacevole vedere da quali mali tu sei lontano”. E chiudo con questo piccolo gioiello di Sofocle: “È dolce ascoltare, al riparo di un tetto, il rombo della pioggia e del mare con il cuore tranquillo”.

“Manuale di legislazione scolastica” Di Loredana Giani Editoriale Scientifica



culturale e storico, ma anche temi di attualità. Alla presentazione hanno partecipato oltre al presidente della Fondazione Barsotti, anche Cristina Grieco dirigente dell’Ufficio Scolastico Provinciale, Aldo Santulli presidente dell’Associazione Professori di Diritto Amministrativo, Giorgio Rigetti direttore generale ACRI e l’autrice del volume, la professoressa Loredana Giani insegnante ordinaria di diritto amministrativo dell’Università Europea di Roma

Sembra un piccolo manuale di circa 200 pagine: ma alla fine della lettura, ci sembra di aver visto per la prima volta il mare, quello vero che non è fatto solo di acqua salata, ma anche e specialmente di miti e di sogni. Donatella Puliga, che ha scritto queste pagine con le profonde conoscenze del suo insegnamento di civiltà classica e letteratura latina all’Università di Siena, va a toccare le corde più poetiche dei racconti greci e latini sul mare: dalla nascita di Afrodite, la dea della bellezza, che sorge dalla spuma del mare per insegnare agli uomini l’amore passionale, a tutte le creature che popolano quel mondo allora inaccessibile che erano le profondità acquее. Vi si legge dei tritoni, delle ondine, ovviamente di Poseidone e delle sue gesta. Abbondano, ovviamente, le citazioni: da Omero a Lucrezio, da Seneca a Cicerone, da Archiloco a Vegezio, si trovano anche le origini di molti dei proverbi che popolano la nostra cultura. Con qualche dichiarazione apodittica, che sia pur filtrata dai secoli, lascia un po’ di perplessità. Come quella di Cicerone secondo il quale (ne “La repubblica”) scriveva che “Le città che si trovano sul

GIGONI

ARREDA IL TUO LAVORO

SOLUZIONI EVOLUTE
PER IL TUO MAGAZZINO

VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI

PROGETTAZIONE SU MISURA

MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA

SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI

SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

DALMINE LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI gigoni.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Terminals Teu, analisi 2023

Società	Fatturato 2022 (x'000 €)	Fatturato 2023 (x'000 €)	Var % 2023/2022	EBITDA 2023 (x'000 €)	EBIT 2023 (x'000 €)	Risultato finale 2022 (x'000. €)	Risultato finale 2023 (x'000. €)	Var % 2023/2022	Dipendenti (n)
ACT-NA	6.523	6.713	2,9%	785	699	630	669	6,2%	17
CON-NA	43.019	50.238	16,8%	10.191	5.426	1.842	3.073	66,8%	305
LSCT-SP	173.279	142.387	-17,8%	65.558	31.179	42.220	21.107	-50,0%	605
SCT-SA	27.615	35.244	27,6%	4.945	2.025	1.197	1.255	4,9%	234
SECH-GE	41.222	36.441	-11,6%	2.966	-1.671	2.397	-1.827	-176,2%	225
TCR-RA	25.230	25.077	-0,6%	8.108	4.583	4.917	4.096	-16,7%	68
TDT-LI	57.287	44.282	-22,7%	7.851	4.614	10.678	3.476	-67,4%	261
TMT-TS	103.792	107.627	3,7%	21.350	17.180	9.511	10.626	11,7%	337
VCT-VE	36.845	38.451	4,4%	17.813	15.690	10.104	10.929	8,2%	91
VTE-GE	219.032	194.043	-11,4%	66.720	48.409	45.924	32.601	-29,0%	696
TDG-SP	12.086	13.443	11,2%	2.472	1.478	1.595	744	-53,4%	48
RTC-RM	9.708	8.590	-11,5%	368	71	1.055	68	-93,6%	52
VAD-SV	48.432	44.057	-9,0%	5.023	-12.495	-4.402	-17.451	-296,4%	247
LOR-LI	25.781	26.609	3,2%	6.766	4.108	1.795	3.272	82,3%	94
TIV-VE	18.166	14.624	-19,5%	2.025	75	944	-206	-121,8%	77
BET-GE	14.693	9.173	-37,6%	2.897	-4.022	-2.742	-4.044	-47,5%	76
TFG-NA	19.150	19.329	0,9%	6.005	3.513	1.981	2.242	13,2%	41
SOT-NA	3.948	4.471	13,2%	1.254	675	263	407	54,7%	n.d.
Totale	1.034.130	820.798	-20,6%	233.096	121.537	128.064	71.039	-44,5%	3.474

interesse da parte delle compagnie marittime. L’analisi di quest’anno fotografa l’andamento di 18 terminal italiani nell’anno 2023: Ancona (Adriatic Container Terminal), Civitavecchia (Roma Terminal Container), Genova (Bettolo, Terminal Contenitori Porto di Genova Sech e Voltri Terminal Europa), La Spezia (La Spezia Container Terminal e Terminal del Golfo), Livorno (Terminal Darsena Toscana e Lorenzini & C), Napoli (Co. Na.Te.Co, Flavio Gioia Spa, Società Terminal Container), Salerno (Salerno Container Terminal), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Savona (Vado Gateway) Trieste (Trieste Marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal Vecon e Terminal Intermodale Venezia). Non è presente Medcenter S.p.A. (Gioia Tauro) in quanto, alla data di pubblicazione del presente report, il bilancio 2023 non è ancora disponibile. Lo studio integrale “I terminal container in Italia: un’analisi economico-finanziaria” è disponibile sul sito di Fedespedi, nella sezione Centro Studi.

Per quanto riguarda le performance operative, nel 2023 i 19 terminal presi in esame (Gioia Tauro Medcenter compreso) hanno movimentato complessivamente 9,828 milioni di Teu - l’87% del totale italiano (11,295 milioni di Teu) - su una superficie totale di 5,763 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 117 gru da banchina; rispetto al 2022, i terminal hanno registrato una diminuzione complessiva dell’1,6% in termini di Teu movimentati.

Le migliori performance, in termini percentuali, sono state realizzate dai terminal di Savona Vado Gateway (+40,3%), La Spezia Terminal del Golfo (+13,9%), Venezia Terminal Container (+10,6%), Genova Sech (+10,3%) e Salerno Container Terminal (+10,1%). In flessione Genova Bettolo (-30,5%), Terminal Intermodale Venezia (-32,7%), Ancona (-33,7%).

Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie le società terminalistiche hanno risentito della flessione del traffico container del 2,4% nel 2023. Le società hanno chiuso il 2023 con 820 milioni di euro di fatturato (una contrazione del 20,6% rispetto al 2022) e un risultato finale di 71 milioni di euro (-44,5%).

Come noto il 2023 è stato un anno difficile per i porti italiani, che hanno registrato una flessione del traffico container del 2,4%. Tale andamento si è riflesso, inevitabilmente, sui risultati delle società terminaliste che nel complesso hanno realizzato un fatturato di 820,8 Mio.EUR, contro i 1.034,1 Mio.EUR del 2022 (-20,6%), con un risultato finale di 71 milioni di euro (-44,5%). Vale ricordare che i terminal LOR-LI , TFG-NA, SOT-NA svolgono anche altre attività portuali oltre la gestione container.

I dipendenti impiegati sono stati in totale 3.474 e hanno generato un fatturato pro-capite di circa 236mila €, con un costo del lavoro di 60mila euro.



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

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

FGS FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS

PUMPS
COMPONENTS
SPARE PARTS



CI TROVI IN VIA

XXV Aprile, Snc, 19021
Arcola SP

SCRIVICI A

sales@fluidglobalsolutions.com

TELEFONACI ALLO

0187 195 3245