



NELL'ANALISI A BRUXELLES DELLE PROPOSTE DI REVISIONE

CON L'OK DELLA VIA DA PARTE DELLA COMMISSIONE INTERMINISTERIALE

## L'UE "bulimica" sul Codice Doganale

I rischi per i porti dall'accorciamento drastico del periodo di "temporary Storage" può mettere il trashment in serie difficoltà - I tempi lunghi delle innovazioni e la concorrenza extra europea



Luca Brandimarte

ROMA - Come noto, l'ultimo anno ha prodotto un copioso corpus normativo a livello europeo che - tra direttive e regolamenti - ha determinato (con particolare riferimento all'ineluttabile tema della transizione energetica del settore marittimo-portuale) un effetto di vero e proprio "game-changer" per lo shipping intero, nessuno escluso.

In questo scenario legislativo (quasi) "bulimico" si colloca una recente proposta della Commissione europea relativa alla riforma del Codice Doganale dell'Unione - inizialmente istituito nel 2013 ed emendato nel corso degli anni da alcuni regolamenti - che se, da un lato prende maggiormente in considerazione le istanze del trasporto aereo e stradale, dall'altro porta con sé diversi aspetti potenzialmente problematici per il nostro cluster.

Iniziamo, però, da alcune lievi note positive di carattere generale. In linea di principio, la proposta di riforma si pone come finalità quella di rafforzare il mercato unico e la previsione di un sistema, appunto, "unico" a livello europeo può favorire l'implementazione

Luca Brandimarte  
(segue in ultima pagina)

## Riforma porti soltanto a fine 2024?

ROMA - Riforma portuale, tutti l'aspettano, ma i tempi si allungano, anche per le emergenze mondiali e per la prossima tornata elettorale europea. Per il ministro Salvini e il suo vice con delega alla riforma Rixi, "occorre far sì che l'Italia possa sfruttare la sua posizione strategica all'interno del Mediterraneo, con una maggiore capacità di scalo e con procedure snelle; la chiave è di creare a livello centrale un ente che possa aiutare i porti a coordinare gli investimenti".

Le cose cambiano rapidamente e anche la crisi della porta Est del Mediterraneo può incidere. Ma dal ministero sembra si Vogli puntare su un coordinamento "finanziario" e non strettamente logistico-portuale. Si passa dagli accorpamenti regionali marittimi (AdSP) a Sistema portuale governato da Roma, mentre qualcuno chiede addirittura maggiore autonomia per i singoli scali.

L'attuale veste delle AdSP di ente pubblico non economico, adottata con l'ultima riforma, è assolutamente inadeguata - secondo il ministero - per governare i

(segue in ultima pagina)



## L'Italia e la difesa sul Mar Rosso

Nell'immagine satellitare: Lo stretto di Bab el-Mandeb.

ROMA - L'appello per la difesa del crociale nodo dei traffici marittimi nel Mar Rosso, in particolare nel punto cruciale dello stretto Babel-Mandeb (solo 40 km da una costa all'altra) sta impegnando progressivamente una componente importante delle marine occidentali. E le richieste da parte dell'armamento internazionale aumentano, perché i costanti attacchi missilistici dalle sponde dello Yemen (ma anche dall'interno, in particolare con droni ed armi fornite dall'Iran) non sembrano rallentare.

Lo stretto (il cui nome ha un significato sinistro: in arabo vuol dire "la porta del dolore" perché dà accesso alla città sacra della Mecca) è potenzialmente il passaggio obbligato per il maggior numero di navi mercantili - portacontainer ma anche petroliere e gasiere - provenienti dal Far East e dirette verso l'Europa. In teoria gli attacchi dallo Yemen colpiscono solo le navi di proprietà israeliana o destinate a Israele, ma di fatto ci sono stati danni anche a unità navali del tutto indipendenti dai paesi in guerra in Medio Oriente. Nello stretto esistono anche alcune

(segue in ultima pagina)

## Mar Rosso: Italia chiamata difendersi

ROMA - L'appello segue altri simili, in un crescendo che conferma la gravità del momento per la logistica anche italiana. "Conoscere la situazione attuale e in prospettiva delle Autorità di Sistema portuale maggiormente colpite dall'interruzione dei traffici da Suez, e aprire subito un'interlocuzione anche con i soggetti pubblici e privati coinvolti nelle filiere del trasporto, della logistica e dello shipping, per una valutazione approfondita delle conseguenze e delle

(segue in ultima pagina)

LIVORNO - Sulla snervante e sotto alcuni aspetti paradossale attesa della VIA per la Darsena Europa, cioè il futuro del porto di Livorno. Abbiamo già scritto più volte. Abbiamo anche scritto che la commissione interministeriale quasi un mese fa (dopo un anno...) ha comunicato di aver deciso per l'OK, ma con una serie di prescrizioni che sono dettagliatamente elencate nel decreto interministeriale.

È bastato questo annuncio per far suonare le campane degli ottimisti: che forse, in tempi grami come questi dove le notizie sono sempre preoccupanti, hanno cercato di vedere il bicchiere mezzo pieno. Perché? Perché il tanto atteso decreto dell'OK a tutto ieri ancora non c'era: e sulle prescrizioni giravano (e girano) da Roma indiscrezioni preoccupanti. Palazzo Rosciano, sede dell'AdSP, tace: ma qualcuno da Roma ha fischiato che ci sono almeno duecento pagine di dettagliati "caveat", cioè di prescrizioni che comporteranno, prima che l'OK diventi davvero operativo, altri mesi di lavori a Palazzo Rosciano dei tecnico e degli amministrativi. Per non parlare degli ulteriori costi.

Ci sono volte in cui il mestiere del cronista è amaro. Come in questo caso. Da vent'anni seguiamo, con crescenti apprensioni, gli sviluppi del grande e allora splendido sogno di una "Piattaforma" Europa che doveva diventare il più moderno,

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 8)

PUBBLICATO IL DECRETO DA 25 MILIONI

## Contributi all'autotrasporto

ROMA - È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 14 del 18 gennaio l'atteso decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 dicembre 2023 sulle modalità

(segue in ultima pagina)

**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](http://cis-spedizioni.com)  
e-mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com)

Uffici nei porti principali

## Moby/Tirrenia in archivio il concordato

MILANO - È ufficiale e già commentato dal cluster marittimo: il Gruppo Moby ha salutato con soddisfazione l'emissione del decreto di archiviazione definitiva del concordato di Moby e Tirrenia-Compagnia Italiana Navigazione.

"Il Gruppo guarda ora con ottimismo al futuro - ha dichiarato Achille Onorato - mentre prosegue il piano di rilancio aziendale già intrapreso che sta già facendo segnare risultati positivi in termini di prenotazioni per la prossima stagione".

È atteso a breve l'ingresso in flotta della nuova Moby Legacy, gemella di Moby Fantasy che ha iniziato a operare la scorsa estate. I due traghetti - sottolinea la compagnia - sono i più grandi e tecnologicamente avanzati al mondo. "Si rafforza così il primato sulla Sardegna cui si aggiunge l'apertura di due nuove tratte da e per la Corsica e la conferma delle altre destinazioni già servite dalla Compagnia come Sicilia e Isola d'Elba".

**IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)**

CON LA NOSTRA CICLICA INTERVISTA AD ANDREA MONTI DI SOGESE

## Shipping mondiale stravolto: l'analisi

### Federmanager si allarga a Livorno



Claudio Tonci

LIVORNO - L'associazione Federmanager, ramo di Confindustria che riguarda i dirigenti delle imprese sia pubbliche che private, apre in questi giorni una campagna di "reclutamento" invitando i dirigenti d'azienda a iscriversi per potenziale il "peso propositivo" della federazione. Il suo presidente Claudio Tonci, coadiuvato dal vicepresidente e dagli organi direttivi, sta impegnando gli iscritti alla sede livornese - nei locali

(segue in ultima pagina)

GUASTICCE - Dall'interporto Vespucci, un quadro significativo dello shipping mondiale con focus sui traffici dei contenitori. Ce lo fa ciclicamente Andrea Monti, contitolare dell'impresa familiare SOGESE che anche oggi sintetizza nella nostra intervista la realtà di uno dei momenti più complessi del business.

Guerre, inflazione, cambio di itinerari marittimi, consumi in calo: che sta succedendo nel settore dei container?

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



Andrea Monti

**FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS**

**PUMPS COMPONENTS SPARE PARTS**

CI TROVI IN VIA  
XXV Aprile, Snc, 19021 Arcola SP

SCRIVICI A  
[sales@fluidglobalsolutions.com](mailto:sales@fluidglobalsolutions.com)

TELEFONACI ALLO  
0187 195 3245

**M&M LOGISTICA E TRASPORTI S.R.L.**

Responsabile operativo  
MASSIMILIANO ROSSI  
335 6013854

Ufficio traffico  
0586 404134  
[memlogisticatrasporti@gmail.com](mailto:memlogisticatrasporti@gmail.com)

Ufficio amministrativo  
0586 513469  
[amm.memlogistica@gmail.com](mailto:amm.memlogistica@gmail.com)  
Via della Ferrovia, 15  
57121 LIVORNO

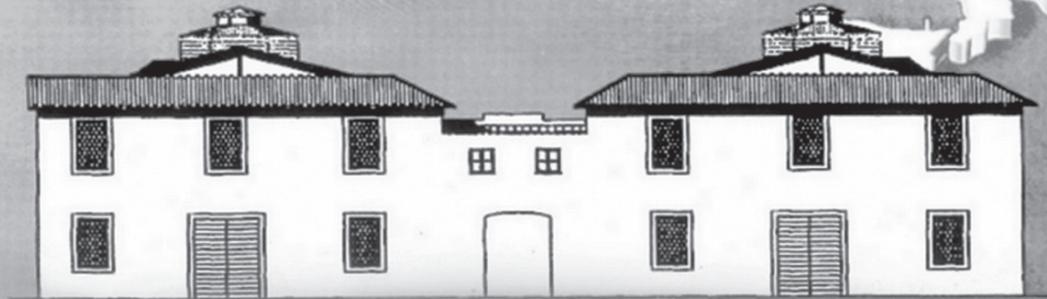
**M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL**  
VIA SAN FRANCESCO 17  
57123 LIVORNO  
TEL. 0586 404134  
[memlogisticatrasporti@gmail.com](mailto:memlogisticatrasporti@gmail.com)



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

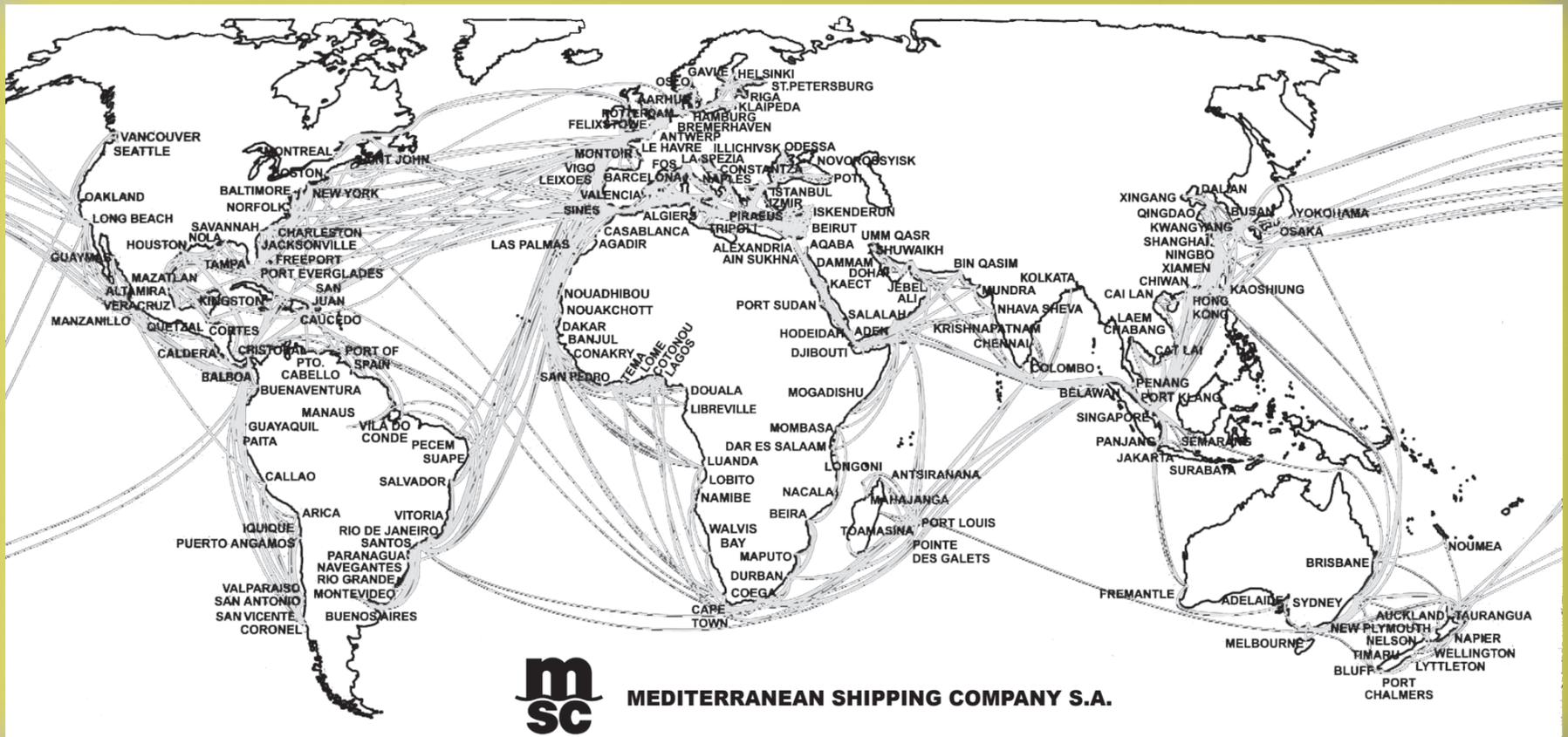
# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

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



**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21**

**Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)**

**E-mail: [it015-spadonia@mscspadoni.it](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)**

CON LA CARICA DI VICE PRESIDENTE PER IL SUD EUROPA

## Massa promosso in MSC crociere



Leonardo Massa

NAPOLI – Leonardo Massa, managing director Italia di MSC Crociere e di Explora Journeys, ha assunto il nuovo incarico di vice president Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC, riportando al ceo di MSC Cruises, Gianni Onorato. La nomina rappresenta il riconoscimento degli ottimi risultati di crescita - scrive il gruppo - e del successo ottenuti da Massa, nel corso degli

anni, alla guida della compagnia nel nostro Paese. Grazie ad essi, il manager napoletano assume ora anche la responsabilità di Francia, Spagna e Portogallo, continuando a ricoprire la carica di managing director per l'Italia.

A Leonardo Massa riportano i country manager della Francia, Patrick Pourbaix, della Spagna, Fernando Pacheco, e del Portogallo, Eduardo Cabrita.

“Ringrazio MSC per avermi scelto per questo nuovo importante incarico e il team di MSC Crociere in Italia per avermi supportato nel renderlo possibile. Sono molto contento di intraprendere questa nuova sfida professionale e sono convinto che, grazie a questo nuovo modello organizzativo, sarà possibile massimizzare l'integrazione e la sinergia tra i diversi paesi, andando a replicare le best practices di ogni mercato a beneficio dei risultati globali”, ha commentato Massa.

Il nuovo incarico internazionale di Massa riguarda anche Explora Journeys, il nuovo brand dedicato

ai viaggi di lusso in mare, che già oggi può contare su un'incredibile nave costruita in Italia da Fincantieri. Nel giro di cinque anni Explora Journeys giungerà ad avere una flotta composta da sei unità, con una capacità complessiva di oltre 2.700 suite.

Nato a Napoli nel 1967, Leonardo Massa si è laureato alla Federico II in Economia e Commercio e ha frequentato un master MBA presso l'Università Bocconi di Milano. Dopo aver maturato oltre 10 anni di esperienza in aziende dell'industria turistica, tra cui la Fratelli Cosulich di Trieste, nell'aprile del 2005 Massa è approdato in MSC Crociere ricoprendo inizialmente la carica di responsabile commerciale e, in seguito, quella di direttore commerciale Italia. Nel 2013 è stato nominato country manager Italia di MSC Crociere e, dal 2019, managing director Italia. Dal 2023 è anche managing director di Explora Journeys per il nostro Paese. Ex atleta olimpico di canottaggio, è un grande appassionato di viaggi.

GRAZIE ALL'ACCORDO DEL GRUPPO CON COFIDIS PAGODIL

## Con Grimaldi viaggi anche a rate



Francesca Marino

NAPOLI – Le traversate in mare attirano sempre di più e il Mediterraneo offre crescenti possibilità specie al centro e all'ovest. Ma non sempre un viaggio in famiglia quadra nel bilancio. Adesso però è possibile acquistare una traversata via mare verso una delle più belle

destinazioni del Mediterraneo, pagandola in comode rate mensili senza interessi, né costi aggiuntivi. Il Gruppo Grimaldi ha infatti siglato un accordo con il Gruppo Cofidis, leader nel settore del credito al consumo per il mercato B2B e B2C, che da oltre 25 anni offre soluzioni di credito personalizzate, consentendo a tutti di realizzare i propri sogni.

Grazie a questa partnership e in collaborazione con Nexi, provider della piattaforma dei pagamenti del Gruppo Grimaldi, i clienti che acquistano un viaggio sul sito [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com) possono selezionare il metodo di pagamento PagoDIL by Cofidis, scegliendo la dilazione in 5 o 10 rate mensili, senza interessi, né costi aggiuntivi. Questa sinergia permette ai passeggeri residenti in Italia di prenotare il proprio viaggio in nave, senza dover corrispondere subito tutto l'importo, ma pagandolo in comode rate con maggiore flessibilità.

Cofidis, con la soluzione PagoDIL, fa così il suo ingresso nell'universo del turismo e in particolare nel settore del trasporto passeggeri e auto, mentre Grimaldi Lines - con la sua moderna flotta di 14 navi passeggeri e il suo esteso network di collegamenti marittimi verso Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia Tunisia e viceversa - offre all'utenza un nuovo servizio di pagamento, comodo ed efficiente.

“Abbiamo intrapreso da tempo con entusiasmo una politica di partnership e accordi che ci consente di garantire all'utenza un'offerta particolarmente ricca e articolata in termini di modalità di pagamento - ha dichiarato Francesca Marino, head of passenger department di Grimaldi Lines - Il nostro costante impegno nel rendere il viaggio via mare accessibile a tutti non può prescindere dalla tipologia di servizio offerta da PagoDIL by Cofidis, con la possibilità di comode rate senza nessun costo aggiuntivo”.

CON LA DISPONIBILITÀ DI 500 POSTI DI LAVORO A BORDO

## Recruiting GNV a Torre del Greco



NAPOLI – Arriva per la prima volta a Torre del Greco la nuova campagna di recruiting di GNV Grandi Navi Veloci (Gruppo MSC) finalizzata all'inserimento di circa 500 nuove risorse, in vista della prossima stagione estiva, e alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle navi. La compagnia delle navi gialle sta battendo i principali porti italiani alla ricerca specie di giovani motivati e capaci.

La Compagnia sta organizzando la serie di open day dedicati alla conoscenza e selezione di nuovi candidati. Il primo appuntamento si terrà a Torre del Greco nelle giornate di mercoledì 24 dalle ore 14 alle 19 e giovedì 25 gennaio

dalle ore 9 alle 17 presso l'Hotel Poseidon (Via Cesare Battisti 80, Torre del Greco NA).

La campagna di recruiting proseguirà nei prossimi mesi con tappe a Potenza, Bari, Catanzaro e Palermo.

Le giornate saranno finalizzate allo svolgimento di colloqui conoscitivi con i candidati e garantiranno inoltre a questi ultimi la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della Compagnia.

GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di Macchina e di Coperta come ufficiali, ottonai, operai e frigoristi ma

anche personale di gestione dell'Hotel come commissari, assistenti ufficio, cuochi, pizzaioli, garzoni e piccoli di camera. Si ricercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, il francese e lo spagnolo.

Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, il libretto di navigazione e la documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione e seguiti in tutto l'iter per ottenere il libretto di navigazione. Una volta in possesso della documentazione necessaria, i candidati avranno la possibilità di partecipare a delle sessioni di training a bordo organizzate in collaborazione con MSC Training Center che permetteranno loro di familiarizzare con l'ambiente della nave e le mansioni legate al mestiere.

Per l'invio dei CV è possibile consultare il sito della Compagnia [www.gnv.it](http://www.gnv.it) all'interno della sezione “Lavora con noi”. Per ulteriori informazioni scrivere a [crew@gnv.it](mailto:crew@gnv.it).

DA UN'INDAGINE DI MERCATO SU QUELLE PIÙ RICERCATE

## Auto usate, la classifica

MONACO – I primi dieci mesi dello scorso anno hanno visto il mercato dell'usato in Italia in crescita dell'8,7% (dati UNRAE), confermando l'importanza di questo segmento nel panorama della compravendita di veicoli. CARFAX, fornitore leader in Europa nei servizi relativi alla storia dei veicoli usati, ha scattato una fotografia delle auto usate che gli Italiani hanno voluto conoscere più a fondo richiedendo report sul portale nel 2023.

Stando all'analisi CARFAX, l'età media dei veicoli cercati si aggira sui 10 anni di età, risultando inferiore a quella del parco circolante italiano, che si attesta a 12 anni e 6 mesi (dati Annuario Statistico 2023 di ACI). Non solo, tra i 7 marchi più analizzati su CARFAX, la media si abbassa ancora di più, con veicoli usati che hanno dai 4 ai 6 anni per i brand BMW, Audi, Mercedes, Volkswagen, Ford e Alfa Romeo. Tra le auto di più vecchia immatricolazione, invece, rientrano molte Fiat che arrivano anche fino a 14 anni.



Poche le sorprese per i brand più cercati, che vedono in testa i costruttori italiani e quelli tedeschi. Tra i più popolari degli ultimi dodici mesi, infatti, troviamo Fiat, BMW, Audi, Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford e Alfa Romeo. Entrando nel merito dei modelli più gettonati e dei report più richiesti nel 2023, ci sono: Volkswagen Golf, Fiat Panda, Fiat 500, Audi A3, Fiat Punto, Alfa Romeo Giulietta, Audi

A4 e Ford Fiesta. CARFAX rivela anche quali sono i rischi più comuni in cui si può incorrere quando si acquista una vettura usata. A livello generale, ben un'auto su 5 di tutte quelle oggetto di report CARFAX presenta almeno un potenziale problema, come aver subito un danno (14%) o un incidente (9%). Seguono, tra le informazioni da tenere in considerazione per effettuare una scelta informata e consapevole, le importazioni (7%).

Relativamente alle auto con il maggior numero di rischi riscontrati, Audi è in testa, con il 38% dei veicoli che presenta potenziali problemi nascosti, quali danni (23%), incidenti (12%) e rischi derivanti dall'importazione (17%). Seguono sul podio BMW (36%) e Mercedes (35%), mentre chiudono la classifica Fiat (30%), Volkswagen (30%), Ford (28%) e Alfa Romeo (26%). Da sottolineare che la ricerca di usato con motorizzazione elettrica è pressoché nulla: evidentemente o gli italiani non si fidano, o le auto elettriche per il momento non fanno parte delle offerte.

CON VALIDE OFFERTE IN CAMPO INGEGNERISTICO

## Bureau Veritas cerca tecnici

GENOVA – I migliori, o parte di loro, attirati inesorabilmente all'estero da retribuzioni neanche comparabili con quelle italiane; altri che hanno compiuto scelte di diploma e quindi universitarie completamente svincolate dalla logica del mercato; quindi un largo substrato di giovani che hanno perso fiducia nella formazione professionale e nel lavoro traggono obiettivi trendy che dovrebbero garantire guadagni facili e immediati.

Adenunciarlo, in un momento in cui i nuovi “mestieri” come quello degli influencer tengono banco, è Bureau Veritas, il più importante gruppo mondiale di controlli e certificazioni, che ha chiuso il 2023 con uno squilibrio sempre più evidente, fra domanda di addetti professionalmente formati e in grado di garantire gli alti standard qualitativi che sono caratteristica di Bureau Veritas Italia (BVI) in svariati settori specifici e un'offerta che tende costantemente a inaridirsi.

Gli esempi in BVI (gruppo che in Italia ha assunto l'anno scorso 165 nuovi addetti e vanta una occupazione globale che solo in Italia ha superato 1000 unità) si moltiplicano in particolare nel campo ingegneristico, con particolare riferimento al campo dell'ingegneria informatica e dell'ingegneria elettronica/elettrica/energetica.

Per posizioni in stage (propedeutiche nella maggior parte dei casi all'assunzione definitiva) ci sono voluti anche più di 6 mesi per trovare una risorsa. Anche

per posizioni middle/senior tra il 2022 e 2023 su posizioni aperte, Bureau Veritas ha impiegato più di un anno per trovare risorse che fossero idonee e rispondessero ai requisiti dell'azienda.

Aree complesse per il recruitment (e non solo per BVI) sono diventate quelle dell'ingegneria energetica, dell'ingegneria informatica e industriale legata ad esempio ai temi della digitalizzazione, cybersecurity, decarbonizzazione. E recentemente a Milano (piazza forse satura in questo settore) è diventato sempre meno facile - sottolinea un report di BVI - anche trovare figure in stage o figure junior per amministrazione/finanze.

“Al di là dei proclami, degli impegni e degli slogan - afferma Diego D'Amato, presidente e amministratore delegato di Bureau Veritas Italia - durante il percorso universitario quasi mai i ragazzi hanno modo di vedere da vicino una realtà organizzativa e capire nel

concreto come ciò che imparano tra i banchi universitari possa essere poi messo a frutto nel mondo del lavoro. E lo sforzo per colmare il fossato che separa università dal mondo del lavoro, ricade sulle aziende come BVI sempre più impegnate a offrire ai ragazzi strumenti di “avvicinamento al lavoro” come tesi, tirocini e colloqui di orientamento. Mentre in Germania funziona un sistema educativo con track accademico e tecnico professionale che procede anche a livello terziario, l'Italia ha un sistema secondario con percorso vocational ma non prosegue a livello terziario. In Italia - come evidenziato da una recente ricerca dell'Università Cattolica - la formazione tecnica continua a livello post-secondario (IFTS) ma ha scarsa diffusione (circa 10000 studenti e in sole 6 regioni). Se poi si aggiunge che a 5 anni dalla laurea i laureati italiani all'estero guadagnano quasi il 50% in più dei laureati italiani in Italia, la tempesta perfetta è servita”.



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

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

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



CON GLI ALTI E BASSI DEL PERIODO PIÙ DURO DEGLI ULTIMI ANNI

# Economia italiana, l'analisi OCSE

ROMA – L'attività economica dell'Italia - sottolinea uno studio recente dell'OCSE - ha superato bene le crisi recenti; tuttavia, sta ora rallentando in un contesto di irrigidimento delle condizioni finanziarie. Al fine di garantire una crescita solida e sostenibile nel lungo periodo, l'Italia dovrebbe attuare politiche concentrate sul potenziamento del contesto imprenditoriale e della concorrenza, sul consolidamento delle finanze pubbliche e sulla promozione della transizione verde.

Lo Studio economico dell'OCSE 2023 sull'Italia stima una crescita economica pari, rispettivamente, allo 0,7% per quest'anno, dopo lo 0,7% registrato nel 2023 e l'1,2% previsto per il 2025. L'inflazione complessiva dovrebbe diminuire gradualmente dal 5,9% del 2023 al 2,6% nel 2024 e al 2,3% nel 2025, in linea con l'inflazione di fondo che dovrebbe raggiungere il 2,5% nel 2025. Gli investimenti pubblici hanno iniziato a risalire e si prevede che continueranno a sostenere l'economia nel corso dei prossimi anni.

Il debito pubblico dell'Italia, pari a circa il 140% del suo PIL, è il terzo più elevato dell'OCSE. La spesa pubblica derivante dai costi legati all'invecchiamento della popolazione e al servizio del



Nella foto: Portuali al lavoro.

debito in percentuale del PIL dovrebbe aumentare di circa 4,5 punti percentuali nel periodo compreso tra il 2023 e il 2040. È necessario attuare riforme fiscali e della spesa per contribuire a portare il debito su un percorso più prudente. Al fine di ridurre il debito pubblico in maniera durevole, a partire dal 2025, la priorità assoluta per la politica fiscale italiana consiste nell'assicurare il risanamento dei conti pubblici portando avanti tale attività per svariati anni. È necessario, inoltre, contenere l'aumento della spesa salvaguardando al contempo gli investimenti pubblici al fine di ridurre al minimo gli effetti collaterali negativi sulla crescita.

È necessario riformare il sistema pensionistico, in particolare al fine di ridurre la pressione sulla spesa derivante dalle pensioni elevate.

Per realizzare economie di spesa, inoltre, occorre rafforzare maggiormente l'efficienza amministrativa e, al contempo, attuare riforme volte a migliorare la qualità dei servizi pubblici incrementando il livello di digitalizzazione della Pubblica Amministrazione e dei sistemi di gestione degli appalti.

Al fine di favorire la crescita nel lungo periodo, occorre rilanciare un aumento della produttività, rimasta stagnante nell'ultimo decennio. Le riforme in corso nel settore della giustizia civile e della Pubblica Amministrazione contribuiranno ad incrementare la produttività e gli investimenti delle imprese, nonché ad accelerare l'attuazione di piani di investimento pubblico assicurando una maggiore efficienza del sistema della giustizia. Al fine di agevolare l'ingresso sul mercato da parte di nuove imprese e incrementare la concorrenza, è inoltre necessario ridurre le barriere normative che ostacolano la concorrenza nel settore dei servizi.

Un aumento dei livelli di occupazione è essenziale per favorire una crescita proficua per tutti in Italia. Il tasso di occupazione nel Paese è tra i più bassi dell'OCSE, a causa dell'elevata disoccupazione giovanile e della scarsa partecipazione

delle donne al mercato del lavoro. In virtù della bassa intensità energetica della sua economia e delle abbondanti risorse solari di cui dispone, l'Italia gode di condizioni idonee per realizzare la transizione climatica. Tuttavia, il ritmo della riduzione delle emissioni inquinanti ha subito un rallentamento nel corso dell'ultimo decennio.

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

CON IL PIONERISTICO PROGETTO AVVIATO A BOLOGNA

## Aeroporti Plastic Free



BOLOGNA – Abbattimento dell'uso della plastica monouso al 50 per cento e oltre 500.000 bottigliette di plastica vendute in meno. Sono i risultati che si attendono per il 2024 per il pioneristico progetto, il primo in Italia, avviato nell'Aeroporto Marconi di Bologna grazie alla collaborazione con Plastic Free Onlus, l'organizzazione impegnata dal 2019 nel contrastare l'inquinamento da plastica. Con il coinvolgimento

di tutti gli operatori del food & beverage e del Duty Free presenti nello scalo bolognese si punta alla progressiva riduzione, per arrivare alla sua completa eliminazione, della plastica monouso nei punti di ristorazione nonché a campagne di sensibilizzazione sul tema dell'inquinamento da plastica.

“Un progetto che ha mosso i primi passi negli ultimi mesi del 2023 dove abbiamo già registrato i primi risultati – dichiara Stefano

Gardini, direttore Business Non Aviation dell'Aeroporto Marconi di Bologna – Diverse le pratiche virtuose messe in atto: la parziale sostituzione delle bottigliette di plastica con altre in cartone, vetro e con lattine; l'eliminazione dei contenitori di plastica per i cibi da asporto e i bicchieri nonché l'adozione di processi per il recupero integrale dei film plastici con cui vengono avvolti i pallet dei prodotti del Duty Free.

CONTRO IL PROLIFERARE DEGLI STRUMENTI CHE SANZIONANO LA VELOCITÀ

## “Fleximen”, sterminio di Autovox



ROMA – Con 11.130 apparecchi di rilevazione automatica della velocità installati in tutto il paese, l'Italia ha superato altri grandi paesi europei nella quantità di autovox lungo le strade. Sarebbero più di quelli di Francia e Germania messi insieme. E il tema è stato portato clamorosamente alla ribalta nei giorni scorsi dal proliferare dei

sabotaggi agli autovox fissi, perpetrato da un gruppo di contestatori - in continuazione sua crescita - che si ammantano dell'immaginario simbolo di “Fleximan” per denunciare l'abuso di questi strumenti.

Secondo il Codacons, l'aumento degli autovox ha portato a un significativo incremento delle entrate per le amministrazioni locali, tanto

da far sospettare che molti di questi impianti siano stati installati più per far cassa dai Comuni che non per obiettivi di sicurezza stradale, ovvero per sanzionare gli eccessi di velocità. Anche il ministero MIT sta studiando, secondo gli annunci dai suoi uffici, interventi che disciplinino l'utilizzo dei misuratori di velocità, consentendoli solo dove esiste davvero il rischio di velocità eccessiva pericolosa.

Solo nel 2022, riferisce ancora il Codacons, le 20 principali città italiane hanno incassato quasi 76 milioni di euro in sanzioni, segnando un aumento del 61,7% rispetto all'anno precedente. Firenze, Milano, Genova e Roma si distinguono per i maggiori introiti derivanti dagli autovox, mentre comuni più piccoli, come quelli nel Salento, hanno visto aumentare esponenzialmente i loro incassi grazie a questi dispositivi.

PER INIZIATIVA DI QPROD ED ARMUNIA

## L'opera di Sem Benelli a Rosignano



ROSGIGNANO MARITTIMO – Antonella Questa e Luca Scarlino, insieme al palcoscenico per riscoprire l'opera dell'intellettuale antifascista Sem Benelli. Questo è “La beffa, la cena: un duello di parole”, coproduzione della Qprod e Fondazione Armunia in cui l'esplosivo duo ripercorre la tragedia italiana del drammaturgo di cui fu cultore Carmelo Bene.

Spinti in questi giorni degli spazi di Armunia per lavorare allo spettacolo, l'attrice reduce dal recente

successo dell'adattamento per il teatro di “Stai zitta!” di Michela Murgia e lo storyteller collaboratore di Radio 3 accoglieranno il pubblico per una prova aperta sabato 27 gennaio alle 21 presso l'Auditorium Danesin di Rosignano Marittimo, Livorno (via del Torrione).

Il giugno 1924: Sem Benelli, dopo un'iniziale simpatia per il fascismo, eletto in parlamento per una lista indipendente tiene un violento discorso contro l'orrendo omicidio di Giacomo Matteotti. Il

Duce ha cercato in ogni modo di convincere lo scrittore, all'epoca il drammaturgo italiano di maggiore successo nel mondo, a tacere, ma Benelli parla. Assume il profilo di un intellettuale antifascista radicale: Mussolini promette vendetta: da quel momento la vita, la fama, l'opera dello scrittore saranno sotto attacco. Fondazione Armunia è diretta da Angela Fumarola e sostenuta da Ministero della Cultura, Regione Toscana e Comune di Rosignano Marittimo (info www.armunia.eu).

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

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

CISO CSQ I-Net AEO

AZIENDA CERTIFICATA COMPANY CERTIFICATED UNI EN ISO 9001:2015

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

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

**NERI 1895**  
SOLUZIONI MARITTIME DAL 1895

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



STATO ALL'INTERNO DI UN CONTAINER SPEDITO DAL NICARAGUA

## Corallo raro sequestrato in porto



LIVORNO – Nell'ambito dell'azione di controllo svolta presso lo scalo portuale labronico, i militari della Guardia di Finanza del gruppo di Livorno e i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) hanno sequestrato 460 pezzi di esemplari di corallo occultati all'interno di un container proveniente dal Nicaragua.

All'interno del container, oltre a

masserie varie spedite da un soggetto, che fino a poco tempo prima era residente in Nicaragua, era presente attrezzatura sportiva per sport subacquei, che ha indotto il personale dei due reparti ad approfondire il controllo. In effetti, al termine della verifica sono stati rinvenuti 460 pezzi, di varie dimensioni, di coralli dell'ordine "scleractinia app" rientranti nell'ambito della

Convenzione internazionale di Washington per la protezione di piante e animali a rischio di estinzione.

La specifica normativa prevede il divieto di importazione di esemplari (vivi, morti nonché loro parti e prodotti derivati) delle specie tutelate dalla CITES (Convention on International Trade of Endangered Species) senza certificato o licenza ovvero con certificato o licenza non validi. Nel caso specifico, gli esemplari erano sprovvisti di certificato d'origine e alcuni di loro prelevati in natura.

Il sequestro amministrativo degli specimen, finalizzato alla confisca, è stato operato come "oggetti personali o domestici" di illecita importazione, appartenente a un privato o che fanno parte o siano destinati a far parte normalmente dei suoi beni ed effetti personali. Inoltre, è stata comminata la sanzione amministrativa da 3.000 a 15.000 euro, prevista dall'art. 2 comma 3 della L. 150/1992. Il risultato conseguito è ennesima dimostrazione dell'efficacia della sinergia operativa tra ADM e GdF.

CON UN INSEDIAMENTO DI MODULI PER ENERGIA GREEN

## Nuovo Pignone a Corigliano



CORIGLIANO CALABRO – Con "spirito di trasparenza e per illustrare nei particolari il progetto industriale di Baker Hughes Nuovo Pignone nel porto di Corigliano Calabro", il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha voluto incontrare la cittadinanza, in un dibattito pubblico a cui hanno preso parte anche le Istituzioni, le Associazioni di categoria e le Organizzazioni sindacali.

Ad illustrare i contenuti del progetto sono intervenuti i vertici dell'Azienda, l'ingegner Paolo Ruggeri, vicepresidente Nuovo Pignone Baker Hughes e l'ingegner Maria Francesca Marino, direttrice dello Stabilimento di Vibo Valentia, che hanno altresì risposto alle domande.

Presenti, tra i rappresentanti istituzionali, il sindaco del Comune di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, l'assessore allo Sviluppo Economico, Rosario Vari, in rappresentanza del presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, e l'assessore alle Politiche Sociali e ai Trasporti, Emma Staine.

<<Ho ritenuto fosse importante che la cittadinanza avesse piena conoscenza del progetto – ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli – Mi ritengo molto soddisfatto dell'incontro odierno, che è stato aperto ai cittadini, ai quali è stata data parola con l'obiettivo di fornire chiarimenti e risposte esaurienti sulla bontà dell'investimento di Baker Hughes – Nuovo Pignone, che riteniamo sia meritevole di approvazione, perché rispettoso degli ormeggi già garantiti e della potenzialità anche crocieristica che rimarrà inalterata nel porto. Ora attendiamo con fiducia l'esito della conferenza dei servizi>>.

L'azienda realizzerà a Corigliano Rossano alcune delle strutture dei propri moduli industriali, una configurazione ottimizzata di macchinari e componenti ausiliari per la compressione del gas, la generazione di energia elettrica e a supporto di soluzioni per la transizione energetica. Nello specifico, presso il sito di Corigliano sarà effettuata la fabbricazione, la verniciatura e il montaggio delle strutture, nonché l'assemblaggio finale di moduli, per attività complementari a quelle che l'azienda già svolge nel proprio sito di Avenza (Carrara), in Toscana.

Come tutti gli altri stabilimenti del Gruppo in Italia, anche quello di Corigliano-Rossano risponderà ai più alti standard qualitativi di rispetto dell'ambiente, della salute e della sicurezza sul lavoro, nonché alla volontà del Gruppo di supportare ambienti di lavoro realmente inclusivi, operando con i più alti standard di compliance e integrità. Con riferimento all'occupazione, in linea con la responsabilità dell'azienda verso le comunità nelle quali opera, verranno favorite le assunzioni locali, al fine di attrarre

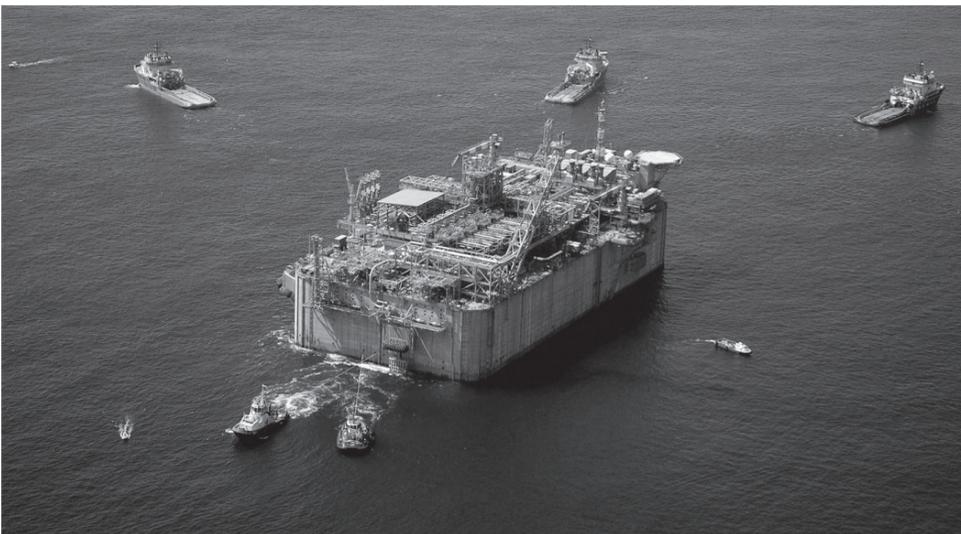
e trattenere i talenti e valorizzare il capitale umano che il territorio esprime.

Per il percorso di reclutamento e selezione l'azienda si avvarrà, come già da anni avviene per il proprio sito di Vibo Valentia, dei rapporti privilegiati con gli enti formativi e accademici del territorio (ITS MASK, Università della Calabria, scuole secondarie superiori) e su ulteriori progetti aziendali per lo sviluppo delle competenze locali come una scuola di alta formazione manageriale – la BIG Academy – che Baker Hughes – Nuovo Pignone attiverà da gennaio 2024 sul territorio a servizio del tessuto industriale locale e le accademie aziendali presso le proprie sedi locali – da quella per le tecnologie di saldatura già attiva con successo a Vibo Valentia, alla futura di Corigliano-Rossano.

Sarà promossa la riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti attraverso interventi volti a limitare gli sprechi e ottimizzare l'impiego di risorse naturali, anche favorendo tutte le possibili forme di recupero. Nuovo Pignone è già certificato ISO 14001 e adotta, quindi, pratiche per la differenziazione e la protezione dei rifiuti durante lo stoccaggio e la permanenza in azienda (bacini di contenimento, tettoie, etc.) e procedure per la scelta dei prodotti che impiega a basso impatto ambientale. L'azienda inoltre prevede di costruire un nuovo impianto di dissalazione e filtraggio delle acque.

CONTRO IL SONDAGGIO DELLA REGIONE PER ACCOGLIERE QUELLO DI PIOMBINO

## Savona "spara" sul rigassificatore



Nella foto: Un impianto galleggiante in alto mare.

SAVONA – C'era da aspettarselo, anche perché si erano già manifestate le avvisaglie: una grande sollevazione popolare serpeggierebbe a Savona - scrive Affari italiani - dove la rete "Fermiamo le fonti fossili" si è schierata in aperto disaccordo con la linea politica intrapresa dal governatore Toti per via della futura presenza del rigassificatore oggi a Piombino. "Il presunto sondaggio del Comitato Toti - si legge - è un'operazione disonesta e patetica di manipolare e demoralizzare l'opinione pubblica savonese, che ora è ancora più indignata di prima".

"Toti è ben consapevole - prosegue la nota del network - che tra il 95% e il 98% dei cittadini nell'area da Albisola a Bergeggi è fermamente contrario al rigassificatore a

Savona - stiamo parlando di circa 90.000 persone - quindi ha bisogno di armi di distrazione di massa per superare il suo problema principale: come imporre un'opera invasiva e pericolosa a una comunità così compatta nel non volerla".

Si ripete in pratica tutta la guerriglia dei NIMBY (not in my backyard) che ha accompagnato tutte le decisioni riguardanti i gassificati galleggianti: prima di tutti quello al largo di Livorno, poi quello di Piombino dentro il porto: due realtà che quando sono arrivate le "compensazioni" sul territorio (costose e qualche volta discutibili) sono improvvisamente state accettate.

Si distingue ad oggi Ravenna, dove l'ubicazione del prossimo rigassificatore galleggiante non

ha innescato proteste, ma anzi realistiche condivisioni. Anche perché pare dimostrato che tutti i guai preannunciati dalla presenza operativa degli impianti galleggianti erano ingiustificati.

IN COLLABORAZIONE TRA MAREVIVO E LA MARINA MILITARE

## L'educazione ambientale di "NauticinBlu"



ROMA – Partito all'inizio della settimana scorsa all'Istituto Nautico "Artiglio" di Viareggio, il progetto di educazione ambientale

"NauticinBlu", promosso da Marevivo e giunto alla sua settima edizione, con il consolidato supporto di MSC Foundation del Gruppo MSC.

Ne abbiamo già riferito con l'evento iniziale di pulizia alla spiaggia della Leccone di Viareggio.

L'obiettivo del progetto - spiega il delegato provinciale livornese di Marevivo dottor Valentino Chiesa che ha preso parte all'iniziativa - è quello di integrare e rafforzare le conoscenze di studenti e studentesse degli Istituti Nautici sul complesso rapporto tra crescita economica, transizione ecologica e mantenimento degli equilibri naturali: è fondamentale, oggi più che mai, investire nel potenziale di questi ragazzi e ragazze come principali sostenitori e fautori del cambiamento, perché saranno loro i futuri operatori del mare.

A questo proposito, le scuole coinvolte nel progetto ospitano la mostra di Marevivo "Only One: One Planet, One Ocean, One He-

alth", realizzata in collaborazione con la Marina Militare Italiana e la Fondazione Anton Dohrn; un percorso didattico su pannelli che illustra i punti fondamentali di una efficace transizione ecologica e spiega come è possibile attuarla.

Quest'anno, "NauticinBlu" sta coinvolgendo 20 Istituti Nautici italiani e approda anche nelle scuole di Portogallo, Spagna e Grecia. In particolare, all'Istituto Nautico "Artiglio" studenti e studentesse sono impegnati in una full immersion nei temi del mare, con lezioni frontali e laboratori didattici su tematiche quali l'importanza della transizione ecologica e il ruolo di mari e oceani per la salute del Pianeta, la tutela della biodiversità, con un focus sul Mar Mediterraneo, con interventi di Paolo Ercolini, biologo ARPAT, e della Capitaneria di Porto di Viareggio.

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



CON OLTRE CINQUANTA ARRIVI GIÀ IN PROGRAMMA

# Crociere, Ancona cresce ancora



Nella foto: "Marella Explorer" ad Ancona.

ANCONA – È pronta la nuova stagione delle crociere nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di Ancona, Pesaro e Ortona. È già definito, infatti, il calendario che nello scalo dorico prevede 56 attracchi, da aprile ad ottobre. Nel 2023 gli arrivi sono stati 48 per un totale di 87.827 crocieristi: un traffico dunque in sviluppo con una crescita del +20% rispetto al 2022 quando i passeggeri delle crociere furono 73.026.

Sarà la compagnia di navigazione Msc Crociere a dare il via, anche quest'anno, alla nuova stagione, con l'arrivo di Msc Lirica il 5 aprile. La nave, con una lunghezza di 274,9 metri e la possibilità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, arriverà ogni venerdì dall'isola greca di Santorini fino al 25 ottobre per un totale di 30 accosti, lo stesso numero Msc del 2023. Attraccherà alla banchina 15, di fronte all'ingresso del centro storico da dove i crocieristi potranno comodamente visitare la città di Ancona, scoprendone la storia e la bellezza, oppure usufruire delle escursioni organizzate nelle principali mete turistiche del territorio.

Nella scorsa stagione il 17% dei crocieristi in transito ad Ancona ha effettuato le gite proposte dalle

compagnie. Le escursioni preferite sono state il Panoramic tour, a bordo di un bus turistico, e il Walking tour di Ancona, passeggiando nelle vie del centro storico, al Duomo e al Passetto, insieme alla visita alle Grotte di Frasassi. Altre mete gradite da parte dei crocieristi sono state la Ri-



Vincenzo Garofalo

viera del Conero, con la visita a Sirolo e Numana, Morro d'Alba, Senigallia, Urbino, il Wine testing tour, per scoprire l'eccellenza dei

vini marchigiani, e anche Assisi.

Msc Crociere arricchirà la sua presenza nel porto di Ancona con l'arrivo della nuovissima Explora I, la prima nave ad unirsi alla flotta di Explora Journeys. Parte del segmento crociere di lusso, Explora I è lunga 248 metri e può ospitare a bordo 900 persone. È stata creata per offrire un'esperienza di viaggio sull'oceano, nel pieno rispetto della sostenibilità, con tecnologie innovative di supporto ambientale e sistemi di controllo di emissioni. Fra gli itinerari proposti da Explora Journeys, c'è quello nel Mediterraneo che coinvolge anche il porto di Ancona.

Presenza costante nello scalo dorico, Marella Cruises verrà ad Ancona con le navi Marella Explorer 2, prima toccata della stagione il 13 maggio, e Marella Explorer, primo approdo il 19 maggio. Saranno 17 le toccate della compagnia di navigazione inglese, da maggio ad ottobre, ben 11 in più rispetto al 2023.

Il porto dorico sarà inoltre meta, anche nel 2024, di altre compagnie da crociere del luxury: Azamara, Oceania, Ponant e Regent Seven Seas.

Infine saranno 14 le toccate delle navi da crociera Athena e Artemis

sia nel porto di Pesaro sia in quello di Ortona, scali inseriti in itinerari in Adriatico e nel Mediterraneo. La stagione 2024, che vede protagonista la compagnia di navigazione Grand Circle Cruise Line, comincerà il 23 marzo per proseguire fino al 4 novembre con un aumento di toccate rispetto alla stagione 2023.

"Quella del 2024 si preannuncia come un'ottima stagione crocieristica - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -, visto il numero degli arrivi e la conferma del valore di questo traffico marittimo grazie alla scelta del porto di Ancona di importanti compagnie di navigazione, come Msc Crociere e Marella Cruises, che ha incrementato il numero delle toccate, e dei porti di Pesaro e Ortona per le piccole crociere nel mare Adriatico. Un calendario che è il risultato di una preziosa collaborazione fra istituzioni, Capitaneria di porto, Polmare, Guardia di Finanza, società di servizio, agenzie marittime, servizi tecnici nautici. Le crociere aprono il mondo di Marche e Abruzzo al turismo, alle persone che vengono a scoprire la bellezza, la storia, l'ambiente di queste due regioni".

CONVOCATA PER MERCOLEDÌ PROSSIMO A PALAZZO ROSCIANO DI LIVORNO

## Consultiva sull'operazione TDT



Luigi Merlo

LIVORNO – Fino ad oggi c'è stato più che altro il mugugno: cioè il brontolio, tra il preoccupato e il sollevato, sull'operazione



Luciano Guerrieri

Grimaldi in TDT, in attesa che da Roma arrivasse il nulla osta

all'acquisto della maggioranza del terminal container da parte del gruppo armatoriale partenopeo. Ma adesso che l'OK è arrivato e che l'operazione acquisto sta completandosi, il cluster portuale chiede dettagli.

Se ne parlerà in commissione consultiva mercoledì prossimo 31 a Palazzo Rosciano, con un ordine del giorno che fa perno alla richiesta formale presentata dalle associazioni sindacali del porto. Con una preoccupazione, già espresso sia a voce che per scritto: si teme che il terminal contenitori TDT possa vedere "erosa" la sua parte dedicata ai Teu a vantaggio dei traffici preminenti del gruppo Grimaldi, quelli dei Ro/ro e Ro/pax. Vero che

lo stesso Emanuele Grimaldi in una recente dichiarazione ha assicurato che "niente cambierà" nel terminal e che l'attuale management rimarrà in carica. Vero anche che il TDT ha una potenzialità di circa 1 milione nei Teu ma ne opera intorno ai 700 milioni, con spazi residui sufficienti alle esigenze alternative. Ma i sindacati, a quanto si apprende, temono una caduta dell'occupazione e degli investimenti.

\*\*\*

C'è anche un ulteriore addendum: non sfugge lo scontro in atto a Genova sul terminal San Giorgio, che MSC sta puntando e che toglierebbe a Grimaldi una base operativa importante: tanto che l'interesse

di quest'ultimo gruppo sul TDT sarebbe ancora aumentato proprio dalla riduzione dell'operatività su Genova. Considerazioni eccessive, pessimismo diffuso e forse interessato, o realtà?

Su questi temi anche lunedì sera al Propeller di Livorno, dove si è discusso anche sulla base della relazione di Luigi Merlo sulla politica marittima italiana. Presentando il proprio libro "Rivoluzionare la politica marittima italiana" il direttore dei rapporti istituzionali di MSC per l'Italia e presidente di Federlogistica non è sfuggito alle domande sul tema: domande che hanno coinvolto anche il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, sempre con il punto focale della garanzia dei posti di lavoro e dello sviluppo dello scalo labronico verso la realizzazione concreta dalla sospirata Darsena Europa. Torneremo sulla serata, che merita ulteriori approfondimenti.



# 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

SIGNIFICATIVO INGRESSO NEL MERCATO DEI FUORIBORDO ELETTRICI

## Yamaha acquista Torqeedo



MONACO di BAVIERA – Un salto epocale, che la dice lunga sulla marcia dei motori elettrici anche per le imbarcazioni. È notizia di questi giorni che Yamaha Motor mette a segno un importantissimo colpo acquisendo il produttore tedesco di motori elettrici Torqeedo. L'accordo con la società Deutz AG – proprietaria del marchio Torqeedo – porterà all'acquisizione da parte di Yamaha di tutte le azioni societa-

rie del produttore di motori elettrici per la nautica, leader del segmento con oltre 100.000 unità prodotte dal 2005 ad oggi. Al momento i fuoribordo elettrici sono diffusi più che altro nelle acque interne ma stanno arrivando anche modelli specifici, e di potenze medio/grandi, per il mare.

Tra i motori di Torqeedo più diffusi al momento c'è sicuramente il Travel, fuoribordo che nella sua

ultima versione presentata al Mets di Amsterdam 2023 abbinata ad un motore da 1.100 W di potenza (paragonabile ad un termico da 3 cv) ad una batteria da 1.080 Wh. Con un peso di 11,6 kg il Torqeedo Travel nel pacchetto Essential è adatto alla propulsione di tender, derive e piccole imbarcazioni fino a 1,5 tonnellate.

Da quasi 20 anni l'azienda, molto riconoscibile per il colore arancione dei suoi motori, è pioniera sia nella ricerca e sviluppo sia nella produzione in serie di motori marini elettrici. Oltre a detenere diversi brevetti nel campo dei motori elettrici fuoribordo ed entro bordo, delle eliche e dei sistemi elettrici. Con l'acquisizione, subordinata all'ottenimento delle autorizzazioni e dei permessi richiesti dalle normative vigenti, comprese le leggi sulla concorrenza, Yamaha Motor potrà offrire ai suoi clienti un ventaglio di opzioni, abbinando alla gamma classica di motori termici la gamma elettrica di Torqeedo.

PRESENTATO L'ULTIMO NATO DELLA SERIE A GRANDE ABITABILITÀ

## A Düsseldorf il BG5 di Ameglia



DÜSSELDORF – Per inaugurare la nuova stagione fieristica 2024, il cantiere di Ameglia, brand del gruppo Sanlorenzo, presenta tre delle sue imbarcazioni pluripremiate a livello internazionale: BG54, ultimo modello della storica gamma BG, lanciato sulla scia del BG72, il modello che ha messo d'accordo estimatori delle imbarcazioni fly e fan di quelle open. La soluzione sorprende a sua volta per la sua capacità di amplificare gli spazi a bordo in soli 54'; BGX73 e BGX63, in rappresentanza dell'innovativa gamma crossover BGX, che mantenendo le pietre miliari originali di Bluegame, quali funzionalità e

comfort a bordo tipica delle imbarcazioni di maggiori dimensioni, scafo estremamente performante, sicurezza in navigazione, e facilità di manovre, aggiunge inaspettata abilità interna privilegiando la vita a bordo dell'armatore, la sua privacy dell'armatore e quella degli ospiti, grazie ad un layout inedito.

La straordinaria crescita registrata da Bluegame negli ultimi anni - scrive il cantiere - che ha visto moltiplicarsi per 11 volte il fatturato dal 2018 al 2023, è stata possibile grazie al lancio in rapida successione delle gamme BGX e BGM (il primo multiscafo di lusso sul mercato), che hanno affiancato

l'originaria gamma BG, di cui il piccolo di casa, il BG42, è guardiano del DNA e dei valori che hanno portato al successo il Brand e che oggi condivide con la casa madre Sanlorenzo: esclusività, qualità senza compromessi, innovazione, design inconfondibile, alto grado di personalizzazione, senza dimenticare l'impegno e l'attenzione alla sostenibilità, di cui il Progetto BGH si fa simbolo principale. Una chase boat alimentata completamente a idrogeno che volerà su foil a 50 nodi e zero emissioni, al fianco di American Magic e Orient Express Racing Team, challengers alla 37esima edizione di Coppa America del 2024. BGH rappresenta la massima espressione della sostenibilità oggi possibile.

<https://www.google.com/url?sa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewj6utaSo-6DAxXsxQIHHZ8kDEAQ1bUFegQIJxAA&url=https%3A%2F%2Fwww.lengersyachts.com%2Fyachts%2Fbluegame-bg54%2F&usq=AOvVaw2eM0KBv6uYu6x8Z8VmtHuH&opi=89978449>

DALLA DIREZIONE TECNICA DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA

## Prime designate per le Olimpiadi

**FIV SPORT VELA**

**JANA GERMANI**  
**GIORGIA BERTUZZI**

Skiff Femminile 49er:FX

Marina Militare Marina Militare

**FIV SPORT VELA**

**CHIARA BENINI FLORIANI**

Singolo Femminile ILCA 6

Fiamme Gialle

GENOVA – La Federazione Italiana Vela ha annunciato i primi nominativi degli atleti identificati per rappresentare l'Italia alle Olimpiadi di Parigi 2024. Il Consiglio Federale ha deliberato accogliendo le indicazioni del direttore tecnico Michele Marchesini. Le scelte FIV verranno ora sottoposte al Comitato Olimpico Nazionale Italiano per l'approvazione finale.

Michele Marchesini: "Inizia a comporsi il mosaico della Squadra Olimpica per Paris 2024, passi importanti, verso l'obiettivo e per

la carriera di queste tre atlete. Con loro mi voglio congratulare per l'impegno, la continuità e la crescita con cui sono arrivate a guadagnarsi la Maglia Azzurra con i cinque cerchi ed entrare nell'élite dello Sport Mondiale."

Per la Classe ILCA 6, la FIV ha identificato Chiara Benini Floriani, atleta di Riva del Garda tesserata per le Fiamme Gialle. Negli ultimi anni ha conquistato l'argento ai Giochi del Mediterraneo nel 2022, il settimo all'Europeo Assoluto, il quarto al Trofeo Princesa Sofia e il

Bronzo al Test Event Olimpico di Marsiglia nel 2023.

Nella Classe 49er:FX, l'equipaggio italiano indicato sarà composto dalla Triestina Jana Germani e dalla gardesana di Malcesine Giorgia Bertuzzi, entrambe atlete della Marina Militare. Negli ultimi anni si sono distinte ottenendo il podio al Trofeo Princesa Sofia e il Bronzo all'Europeo Assoluto nel 2022, nonché l'argento alla Semaine Olympique Française di Hyeres e all'Europeo Assoluto nel 2023.

CONSEGNA QUEST'ANNO DA THE ITALIAN SEA GROUP

## Cinque Admiral e un Perini

MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group, brand con presidente e fondatore Giovanni Costantino, presenta le previsioni di "progresso produttivo" del 2024 confermando vari e consegne per tutti i brand del gruppo. La grande nautica di lusso continua dunque nel momento d'oro malgrado le crisi mondiali.

TISG annuncia infatti il varo e la consegna per l'anno 2024 di 6 yacht: cinque Admiral: (2 megayacht di 78 metri full custom progettati da architstars: uno con interior curati da Sinot Yacht Architecture & Design ed esterni da Lobanov Design, e l'altro totalmente progettato da Sinot; 1 megayacht Admiral Giorgio Armani di 72 metri full custom, con totale progettazione Giorgio Armani; 1 full custom Admiral di 67 metri, con interior a firma dell'architetto Mark Berryman; 1 S-Force Admiral di 55 metri totalmente progettato dal Centro Stile TISG).

In più un Perini Navi (Ketch Perini Navi di 60 metri sviluppato in collaborazione con Ron Holland, che ne ha curato l'architettura navale e, con l'architetto Rémi Tessier che ha progettato gli interni).

A seguire è in previsione il varo del primo Picchiotti 24 metri, a meno di due anni dalla presentazione della nuova flotta Gentleman, che andrà in consegna nei primi mesi del 2025.

Riconfermata inoltre la regolarità di varo e consegna della produzione dei Tecnomar for Lamborghini 63 l'iconico motoryacht nato dall'incontro tra l'eccellenza del mondo della nautica e quello delle super sport cars.

Il raggiungimento di questi importanti traguardi produttivi è possibile grazie ai significativi investimenti sostenuti dal Gruppo negli ultimi anni che hanno permesso di aumentare la superficie



Giovanni Costantino

produttiva, portandola a complessivi 350.000 metri quadri suddivisi nelle varie sedi.

In linea con la strategia di crescita e di sviluppo sono già a regime gli ultimi quattro grandi investimenti del 2023:

- Sito Celi 1920: ampliamento

e modernizzazione del sito produttivo della prestigiosa azienda di ebanisteria, per supportare le sempre maggiori esigenze produttive di TISG, oltre che puntare dal prossimo anno a ulteriori opportunità di sviluppo nell'extra-settore come residenziale ed hotellerie di alto posizionamento.

• HUB Perini Navi a Viareggio. È già in attività la falegnameria storica del brand Viareggino che lavorerà prevalentemente sugli interior degli yacht Perini Navi, oltre che a supportare l'intero Gruppo.

Sarà inoltre inaugurato nei prossimi mesi il nuovo Flag commercial Perini Navi sempre a Viareggio in Via Coppino.

• Ampliamento della Steelworks Business Unit, fondamentale per le maggiori attività di dettaglio negli interior, oltre che per le crescenti necessità di acciai di allestimento.

[www.lorenziniinterterminal.it](http://www.lorenziniinterterminal.it)



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

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

info@lorenziniinterterminal.it  
[www.lorenziniinterterminal.it](http://www.lorenziniinterterminal.it)

## La manovra facile facile



Chi conduce una imbarcazione da diporto, specialmente a vela ma anche a motore singolo, sa bene che le manovre di ormeggio in porto, specie nei marina dove occorre infilarsi tra altre barche che con spazi ridotti, rappresentano una sfida: e quando c'è gente in banchina o su altre barche che osserva ghignando, anche una mortificazione se non tutto fila liscio.

imitazione di quanto ormai è diffuso su Barche e navi, sono disponibili anche per scafi dai dieci metri in su dei Bow e Ster Thruster che si installano velocemente, sono alimentati dalla batteria elettrica, non consumano e non inquinano. Si tratta di piccoli motori Coin un'elica intubata che spingono lateralmente sia la prua che la poppa con appositi comandi dalla timoneria. La loro azione combinata consiste

di far ruotare su se stesso lo scafo, che poi con il motore principale potrà essere infilato dove si vuole con precisione al centimetro. I Jet Thruster, nelle soluzioni singola o doppia (pua e poppa) sono l'ultima e più funzionale offerta nel settore: invece di avere un'elica o più eliche intubate, funziona come un jet sparando un getto d'acqua. L'installazione richiede un intervento tecnico, ma poi c'è il relax di ogni manovra, anche la più difficile.

Nuove costruzioni, Demolizioni, Manutenzioni e Refit

**PIM** PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Shipping mondiale

“Sta succedendo quello che mi chiede: guerra, infezione, cambio consumi, ricollocamento dei centri storici di produzione e di esportazione delle merci. Ne deriva che lo shipping mondiale ne è stravolto, e si prevede che ancora per tutto l'anno, e forse anche per il 2025, le cose non cambieranno, a meno che non si realizzino fattori ad oggi molto dubbi, come la fine dei conflitti armati.”

**L'allungamento delle rotte**

**dal Far East all'Europa, con il periplo dell'Africa, è un rimedio a suo dire solo temporaneo?**

“Difficile sostenerlo: siamo di fronte a un cambiamento storico dell'approvvigionamento delle merci dal Far East, ma i paesi produttori rimangono in quell'area: meno dalla Cina, molto di più specie da Corea del Sud, Vietnam, Malesia. Un segnale significativo di questi ultimi tempi viene dal colosso Maersk che sta creando infrastrutture logistiche permanenti proprio in questi ultimi paesi, con investimenti di 500 milioni di dollari solo per il Vietnam. C'è la corsa ad acquistare, in questi paesi nuovi produttori, aree portuali, terminal, servizi terrestri della logistica avanzata, in tutto per creare alternative agli approvvigionamenti dalla Cina, anche per le intenzioni in corso tra quest'ultimo colosso e Taiwan. Niente di semplice anche da quelle parti e bisogna stare attenti che alcuni di questi paesi non diventino “coperture” per le merci cinesi.”

**L'inflazione sembra stia rallentando, ma incide ancora...**

“Incide anche perché determina un calo dei consumi, spingendo al risparmio e all'attenzione alla spesa. Tra le conseguenze indotte, si consuma meno, quindi si trasporta meno e i costi singoli della logistica aumentano per controbilanciare questo calo; ma anche perché le tensioni nelle aree di produzione dei carburanti - petrolio e gas - aumentano ulteriormente i costi. E altri aumenti sono determinati, come si sa, dal periplo dell'Africa con i transit times pesantemente incisivi sia per consumi, sia per spese equipaggi, sia per i premi assicurativi. Una spedizione che ieri costava 1800 dollari oggi supera i 5 mila. Si trasporta meno e quindi - altra conseguenza indiretta ma per noi importante - ci sono anche più disponibilità di contenitori vuoti, il che può creare opportunità per aumentare in nostri magazzini in attesa di una ripartenza.”

**Però, come ci ha appena detto, la ripartenza non sembra immediata...**

“Vero: la capacità di definire fino a che punto creare un magazzino e quando arrestarsi negli acquisti è uno dei parametri che può determinare vantaggi o perdite per le imprese. I contenitori costano oggi molto meno di ieri, si compra un 20' a mille dollari e un 40' a poco più di duemila: ma il rischio è di fare magazzino in eccesso, scontando poi tempi lunghi di utilizzo reale”.

**C'è chi sostiene che l'Italia, specie quella tirrenica, risentirà poco di questi fattori perché le sue rotte sono specialmente atlantiche.**

“Tutto il Mediterraneo ne risente di già, in particolare i grandi hub di transhipment come Pireo, Malta e

Gioia Tauro. Ma perricaduta, anche i porti da cui ripartono i federe. Per quanto riguarda i traffici atlantici, non dimentichiamo che anche lo stretto di Panama è diventato un grosso problema, con tempo di passaggio decuplicati e fondali ridotti a meno di 13 metri dai 15 di progetto. Dobbiamo essere realisti e vigilare giorno per giorno su problemi e opportunità.”

**Ma se arrivasse la pace...**

“Possiamo sperarci, ma ad oggi non sembra purtroppo realistico.”

## Darsena Europa, altre 200 pagine

versatile e ricettivo porto di tutto il Tirreno; “piattaforma” poi triste-

mente declassata a “Darsena” con la foglia di fico del definire il passo indietro come “prima fase”. Da parte pubblica ci sono stati, inizialmente, i soliti passaggi burocratici, ma anche alcuni concreti sostegni: come i 200 milioni stanziati dall'allora governatore della Toscana Rossi, come i fondi accantonati dall'AdSP, come le promesse di Roma, parzialmente mantenute per la prima fase propedeutica, quella appaltata per le opere foranee. Poi si è fermato tutto, davanti, all'inciampo di una VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) che si era aperta con la scandalosa (e ridicola) vicenda delle cozze inquinate: vicenda che ha fermato per mesi ogni pratica, fino alla scoperta che le povere cozze non erano affatto inquinate ma qualcuno aveva sbagliato le analisi.

\*  
Ci fermiamo qui, ma dovremmo anche ricordare che la prima valutazione della VIA, un anno fa (!) era stata negativa, con oltre 300 osservazioni: un semestre di lavoro per rispondere, correggere, spiegare. Adesso ci risiamo, perché 200 pagine di nuove osservazioni non sono certo un viatico che fa sperare presto e bene. Ma che giustifica anche la caduta d'interesse dei grandi terminalisti a farsi sotto per quella che dovrà (o dovrebbe) essere la parte fondamentale, cioè la costruzione e la gestione della Darsena, con relativo impegno di 400 milioni privati. Solo un fastidioso paragone: vent'anni e siamo sempre agli inizi quando per tutta la pratica della nuova grandiosa diga foranea di Genova ne sono bastati poco più di due. Perché?

**CORA**

**TRASPORTI**

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

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

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

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

AL LARGO DI RAVENNA DOVE SARÀ UBICATA LA GRANDE NAVE

# SNAM lavora per la FSRU “Singapore”



Nella foto: La BW Singapore in navigazione.

RAVENNA – Snam, azienda che gestisce la distribuzione del gas in Italia, dopo aver concluso l'acquisto della nuova nave rigassificatrice che servirà a ridurre ulteriormente la dipendenza dell'Italia dal

gas russo, sta completando i lavori di adattamento per l'attracco al “ragno” al largo di Ravenna.

L'acquisto, come noto, era stato annunciato già nell'estate del 2022, poi c'era stata una pausa, con la

scelta del cantiere orientale dove fare le modifiche necessarie. La nave si chiama “BW Singapore” ed è stata venduta a Snam da Bw Lng, la compagnia di trasporto di gas più importante al mondo. È

stata pagata 400 milioni di dollari, circa 369 milioni di euro. Secondo le previsioni arriverà quest'anno e dopo i complessi aggancia alla rete sottomarina che la collegherà al gasdotto costiero entrerà in funzione nel 2025.

La BW Singapore è una FSRU, Floating Storage and Regasification Unit, utilizzabile sia come metaniera, adibita cioè al trasporto di gas liquefatto (GNL), sia come impianto di rigassificazione da collocare in un porto per la trasformazione del gas da liquefatto allo stato gassoso. In tutto il mondo le navi di questo tipo sono poche, circa una cinquantina, e sono molto richieste soprattutto da paesi europei come la Germania e i Paesi Bassi. Per l'Italia, come noto, sarà la terza unità galleggiante, dopo quelle già operative rispettivamente al largo di Livorno e nel porto di Piombino. Con l'entrata in servizio della BW Singapore la capacità di rigassificazione delle tre unità e dell'impianto in area La Spezia raggiungerà il 40% dei consumi nazionali.



U. Del Corona & Scardigli s.r.l.

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

FREIGHT FORWARDING  
PROJECT CARGO EXPERTISE  
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT  
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION  
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

**YOUR TRUST IS OUR SUCCESS**



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

delcoronascardigli.com

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

**Intelligenza Artificiale pericolosa?**



Il blog è pieno, da qualche tempo, di domande sull'AI, ovvero l'Intelligenza Artificiale e i suoi supposti pericoli anche nel campo marittimo e logistico; difficile però avere certezze, come chiede via mail il livornese R.R. da una locale casa di spedizioni:

Ci chiediamo, in azienda, se anche le più spinte applicazioni della AI possano diventare un pericolo, come la fantascienza insinuava nei celebri romanzi dei robot che comandavano gli uomini. E se sia vero anche che ridurrà drasticamente i posti di lavoro non solo operai ma pure impiegatizi e manageriali...

\*

Anche noi cerchiamo di documentarci, perché il robot-giornalista è tra le opzioni (e potremmo fantasticare su splendide robot/colleghe dalle tette prorompenti che l'AI ha recentemente proposto e fatto conoscere su alcuni servizi televisivi). Battute scherzose a parte, ogni grande progresso tecnologico a nostro parere ha comportato paure più o meno ancestrali e cambiamenti sul mondo del lavoro: basta ricordare le "rivolte dei telai" in Inghilterra (luddismo) alla fine del '700, quando le ricamatrici temettero di perdere il lavoro per l'invenzione dei telai. Altri esempi sono numerosi, ma alla fine dimostrano che innovazioni tecnologiche nel mondo del lavoro

possono cambiare per l'uomo (e la donna) tipologie di impegno, ma non creare pericoli.

In un libro di Naomi Alderman, "Il Futuro" - si legge su Telescope - una delle protagoniste, la creator Lai Zhen, considerata la massima esperta mondiale in tecnologie della sopravvivenza, viene salvata da una setta religiosa che vuole ucciderla grazie a AUGR, un algoritmo AI altamente flessibile che monitora gli eventi in corso, un software di previsione e protezione con il compito di "farla restare viva", che le parla direttamente negli auricolari dandole istruzioni su come neutralizzare gli attacchi e trovare l'uscita più vicina. Intelligenza artificiale buona, dunque. Anche se probabilmente ha ragione il filosofo Byung-Chul Han quando afferma che l'Intelligenza Artificiale, per la sua mancanza di pathos, è soltanto in grado di calcolare, fare correlazioni e riconoscere schemi ma non di pensare; perché il pensiero è totalmente analogico, richiede anche emotività estati d'animo, non solo calcolo. Potrebbe essere un pericolo per chi non pensa e non ha la testa, come nella vignetta di Jacovitti qui sotto.

**-- ALL'INTERNO --**

Massa promosso in MSC crociere.	a pag. 3
Recruiting GNV a Torre del Greco.	a pag. 3
Con Grimaldi viaggi anche a rate.	a pag. 3
Auto usate, la classifica.	a pag. 3
Bureau Veritas cerca tecnici.	a pag. 3
Economia italiana, l'analisi OCSE.	a pag. 4
"Fleximen", sterminio di Autovox.	a pag. 4
Aeroporti Plastic Free.	a pag. 4
L'opera di Sem Benelli a Rosignano.	a pag. 4
Corallo raro sequestrato in porto.	a pag. 5
Savona "spara" sul rigassificatore.	a pag. 5
Nuovo Pignone a Corigliano.	a pag. 5
L'educazione ambientale di "NauticinBlu".	a pag. 5
Crociere, Ancona cresce ancora.	a pag. 6
Consultiva sull'operazione TDT.	a pag. 6
Yamaha acquista Torqeedo.	a pag. 7
Prime designate per le Olimpiadi.	a pag. 7
La manovra facile facile.	a pag. 7
A Düsseldorf il BG5 di Ameglia.	a pag. 7
Cinque Admiral e un Perini.	a pag. 7
SNAM lavora per la FSRU "Singapore".	a pag. 8
Intelligenza Artificiale pericolosa?	a pag. 9

**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



**Ship's Agents & International Forwarders since 1886**

**TUSCANIA**  
international forwarders

**William Shepherd**  
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.

Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## L'UE "bulimica"

di procedure doganali più snelle e uniformi a livello continentale, in un'ottica di semplificazione degli iter burocratici ed amministrativi e di riduzione dei costi. Il tutto, però, purché vi sia un processo di raccordo ed implementazione graduale delle procedure; circostanza questa che, da un primo esame della proposta, non parrebbe essere stata adeguatamente presa in considerazione.

Veniamo dunque alle "note dolenti" e cioè alle questioni che, se non adeguatamente trattate a Bruxelles, rischiano di incidere in negativo sulla competitività del trasporto marittimo e, soprattutto, dei nostri scali.

Tra tutte, la proposta che – senz'altro – solleva maggiori preoccupazioni è quella relativa alla possibile riduzione del periodo massimo di deposito temporaneo della merce, noto anche come "temporary storage", a tre giorni rispetto ai novanta attualmente previsti. Trattasi di una proposta potenzialmente molto incisiva ed estremamente dannosa per il nostro settore con evidenti ripercussioni su tutte le attività portuali oltreché sui traffici e sulle operazioni in import della merce.

Certo è che, in questa malaugurata ipotesi, il meccanismo operativo tipico dei traffici di transhipment – vale a dire l'impiego (a raggiera) di navi con notevole capacità su rotte transoceaniche, il successivo deposito della merce in banchina e, da ultimo, l'impiego di unità "feeder" per raggiungere la destinazione finale – sarebbe messo in seria difficoltà.

Nella sostanza, così come formulata, l'eventuale riduzione a tre giorni del "temporary storage" non è una tempistica congrua per permettere a questo modello, c.d. di "hub & spoke", di continuare

ad operare efficientemente. Va da sé quindi che un approccio in questi termini rischi, ancora una volta, di minare la competitività dei nostri porti a vantaggio degli scali vicini che si affacciano sul Mediterraneo e che, per contro, non sono soggetti alle regole unionali.

Sotto altro profilo, poi, la proposta di modifica del Codice non manterrebbe l'attuale distinzione secondo cui, quando è ancora a bordo, la merce viene notificata come "arrived" e solo allo scarico diventa "presented" alla dogana; per contro, a far data dal primo arrivo della nave in un porto dell'Unione, la proposta considererebbe fin da subito la merce come in regime di "temporary storage".

Fermo tutto quanto sopra, posto che l'iter legislativo sta entrando nel vivo presso le Istituzioni europee, sia il Parlamento sia il Consiglio stanno lavorando per definire le rispettive posizioni in vista delle prossime negoziazioni inter-istituzionali. Sembra tuttavia verosimile che l'iter possa subire una fase di stallo e che possa riprendere all'esito delle prossime elezioni europee. In ogni caso, il lavoro del Parlamento parrebbe iniziare a dimostrarsi sensibile alle istanze provenienti dal mondo dello shipping e della portualità e, in questo senso, il testo attualmente in discussione in Parlamento parrebbe prevedere che il carico trasportato non sia posto sotto custodia temporanea o vincolato ad un regime doganale nel primo porto d'ingresso, ma soltanto nel porto in cui effettivamente è scaricato o trasbordato.

In ogni caso, posto che l'iter legislativo di riforma del Codice si annuncia lungo e che un eventuale accordo tra le varie posizioni dei legislatori sembra ancora distante, siamo senz'altro in presenza di una proposta di modifica da tenere in debita considerazione al fine di rimarcare all'Europa la specificità del nostro settore e le conseguenze dannose di eventuali norme che

non tengano adeguatamente conto delle caratteristiche e delle effettive esigenze, talvolta più che uniche, dello shipping.

## Riforma porti soltanto a fine

processi decisionali dei principali porti nazionali. Secondo alcune indiscrezioni, al Mit starebbero lavorando ad una "legge delega" che affidi al governo il compito di istituire un'agenzia nazionale dei porti simile alla Puertos del Estado, la società statale spagnola responsabile della gestione dei porti iberici.

L'idea, come avvenuto per le Zes, sarebbe sostanzialmente quella di centralizzare, o comunque di prevedere una governance a due livelli, un ente centrale e poi le AdSP. Naturalmente, per riformare i porti si dovrà passare prima dal "commissariamento" di tutte le Autorità portuali in scadenza nel 2024, preparando la strada alla "riforma" e al cambio della governance dei porti.

Intanto, come noto, ci stiamo avvicinando alle prime scadenze dei presidenti in carica delle AdSP. A fine anno 2024 scade Mario Sommariva (La Spezia/Marina di Carrara) poi toccherà ad Andrea Agostinelli (Gioia Tauro) e quindi a cascata fino a Guerrieri (Livorno/Piombino) a inizio marzo 2025. Se nel frattempo la riforma tante volte annunciata non sarà ancora operativa, nessuno potrà essere riconfermato e subentreranno commissari, quasi sempre i direttori marittimi locali.

Edoardo Rixi, intervenendo al decimo Forum Shipping & Intermodal Transport di Genova, ha detto di recente: "La società che, nei piani del Mit, dovrà gestire e coordinare le singole AdSP sarà per il momento pubblica; in futuro vedremo come comportarci, ma non parlerei in senso assoluto di

partecipazione del privato". "Nella riforma c'è, dice il viceministro, una dimensione locale e una dimensione centrale; l'obiettivo è una società in house pubblica, e più avanti potrebbe partecipare in porti di altri Paesi ma anche essere partecipata a sua volta da altri Paesi". Rixi ha svelato che la struttura centrale dovrebbe poter "investire in altri porti del mondo, per influire sui traffici degli scali all'estero", su modello della Port Authority Singapore.

## Mar Rosso: Italia chiamata

modalità per attutirne gli impatti". o ha chiesto in aula al ministro degli Affari esteri Antonio Tajani la capogruppo Pd nella commissione Politiche europee del Senato Tatjana Rojc, nel corso di un question time. L'interrogazione è stata sottoscritta anche dal capogruppo Pd Boccia, dal capogruppo Dem della commissione Esteri Alfieri e dai senatori Delrio, Franceschini, La Marca, Malpezzi, Sensi e da Pier Ferdinando Casini, il quale ha poi replicato all'esponente del Governo.

"Alla luce di questi e di altri eventi drammatici in diversi teatri - ha evidenziato Rojc - appare improrogabile l'assunzione di una risoluzione a livello Ue per procedere all'integrazione europea dell'energia e della politica estera nonché a un accordo sullo strumento militare europeo, sul suo finanziamento e sul sistema di governance".

Illustrando le crescenti criticità connesse agli eventi nel Mar Rosso, la senatrice ha richiamato il rischio che "le navi, una volta circumnavigata l'Africa, puntino direttamente sui porti del Nord Europa a discapito del Mediterraneo" in specie di Trieste, Genova e altri scali.

"Un perdurante e massiccio blocco della libera navigazione

sulla rotta di Suez costituirebbe un attacco sostanziale agli interessi commerciali strategici e alla sicurezza dell'Unione europea e - ha detto Rojc - danneggerebbe dunque in modo pesantissimo il nostro Paese, gli altri Paesi del Mediterraneo e non solo".

Di qui la richiesta di "avviare rapidamente consultazioni nelle sedi internazionali dedicate alla sicurezza dei traffici marittimi e degli approvvigionamenti di merci ed energia, anche valutando l'opportunità di specifiche missioni diplomatiche".

## Contributi all'autotrasporto

di erogazione dei contributi alle imprese di autotrasporto c/terzi.

Come era stato già anticipato, il decreto conferma che gli investimenti per tutto quanto riguarda l'autotrasporto pesante e leggero, dai camioncini ai Tir sono finanziabili esclusivamente se avviati a partire dal 18 gennaio 2024. Non sono quindi compresi quelli precedentemente registrati, come del resto i vari annunci da parte del Ministero e delle associazioni dell'autotrasporto avevano chiarito.

Per conoscere le modalità esatte di presentazione delle istanze e i termini per la rendicontazione delle spese, bisogna adesso attendere l'emanazione del relativo Decreto di attuazione. Lo stanziamento totale varato dal Ministero ammonta a 25 milioni di euro. Sarà interesse delle aziende procedere velocemente alle richieste e alle relative pratiche perché si presume che lo stanziamento sarà velocemente esaurito.

## L'Italia e la difesa sul Mar

piccole isole, il cosiddetto arcipelago delle Kamaran, nell quali sono

alcune installazioni militari dello Yemen ma che non fanno parte dell'offensiva dei ribelli Houthi. I quali, dalle coste dello Yemen, hanno attaccato giorni fa anche una nave USA e hanno proclamato che non colpiranno solo le navi russe e cinesi.

In questo quadro, tutte le marine del Mediterraneo europeo, insieme alla US Navy, stanno potenziando la propria presenza in areal. La Marina Italiana è tra quelle coinvolte. La sua potenzialità oggi è la seguente: 53 unità armate e precisamente 2 portaerei, 8 sottomarini, 4 cacciatorpediniere missilistici, 11 fregate, 11 pattugliatori d'altura, 4 pattugliatori costieri, 10 cacciamine e 3 navi d'assalto anfibio. La nave ammiraglia dal 2022, è la portaerei Cavour, che imbarca anche aerei da caccia F35B e cacciabombardieri missilistici.

Al largo dello stretto sono già posizionate due fregate missilistiche italiane, la Fasan e la più recente Martingone: ma si sta studiando anche la possibilità di rinforzare il contingente. In allerta anche i corpi speciali del col Moschin e del San Marco, che potrebbero essere coinvolti in attacchi anfibi alle basi Houthi nello Yemen.

## Federmanager si allarga

di Confindustria in via Roma - a fare proselitismo in particolare tra i giovani dirigenti delle imprese del territorio. Tra gli obiettivi, lo sviluppo di attività di aggiornamento professionale, di assistenza sia legale che tributaria.

Ma in particolare la federazione si pone come associazione di rappresentanza di competenze professionali, espressione di una cultura di impresa portatrice di valori identitari distintivi quali la capacità innovativa, la competitività, la meritocrazia, l'etica e la responsabilità sociale. Nell'ambito del territorio livornese Tonci e i suoi hanno tenuto svariati seminari di approfondimento specifico ed offrono anche collaborazione e consulenze ai colleghi delle varie realtà sia pubbliche che private.



1921  
2021

Ignazio Messina & C.  
FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921

LINEA MESSINA

HIGHLY SPECIALIZED  
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO  
TRANSPORT SERVICES

WWW.MESSINALINE.IT